N° 3[illegible] - NOVIEMBRE 22 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas

CORSA

GRAN PREMIO TC

- COSTOS
- PREPARATIVOS
- OPINIONES
- INSCRIPTOS

Las revistas de Mauro

BORDEU EN MERCEDES: CASI CAMPEON

(pág. 7)

TURISMO: GALLO, COPELLO Y D'APICE

(pág. 23)

Secretaria competente se ofrece

- Con amplia experiencia universal
- Domina cualquier idioma
- Memoria fiel, jamás olvidará algo que se haya dicho en su presencia

Verdad que a Ud. le convendría tener otra "secretaria" así? Podemos venderle una.

En el local del Concesionario Philips de su zona podrá adquirirla con las mejores facilidades.

Las aplicaciones de los grabadores Philips son innumerables. Ud. mismo le encontrará más y más cada día. En los laboratorios de Philips se ha creado la línea más completa en grabadores, que se adaptan perfectamente a todas y a cada una de sus necesidades. Philips le ofrece la más alta calidad de grabación y reproducción. Sencillo manejo. Practicidad y absoluta seguridad de funcionamiento.

PHILIPS GRABADORES **PHILIPS**

Escuchan con amplitud... repiten con exactitud.

* Modelo EL 3551 - Importado. Totalmente transistorizado. Cuatro pistas. 6 horas de grabación con un solo rollo de cinta.

ETER PUBLICIDAD

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

EDITORIAL ABRIL

Parabrisas

Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal **CORSA**

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa); HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E.F.E.

Edición mensual **Parabrisas**

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELUET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Estadísticas), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS y SANTIAGO ARCOS.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica
Director: STEFAN STROCEN
Coordinador Jefe: LUIS SOLER CAMINO
Talleres Jefe: ROBERTO LEONE
Diagramación Diagramadores: ROBERTO MERGOSA, REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico
Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: E. L. N. Alem 884, Buenos Aires, Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, Paris 17e. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, medalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.

CALENDARIO

Dos acontecimientos de nuestro mundo automovilístico, crean similares problemas institucionales. Por un lado el Gran Premio de Turismo de Carretera, por el otro la próxima Temporada Internacional. El primero sirve de violenta catarsis a una serie de resquemores que fueron creciendo durante el año: la evidente evolución técnica de las nuevas máquinas y el reglamento modificado que entra en vigor en enero, llevan a un lógico enfrentamiento a los evolucionistas y los tradicionalistas. Vuelan amenazas de escisciones en la entidad que agrupa a los corredores, mientras el edificio del ACA juega de caja de resonancia para esta rencilla doméstica que promete bastante ruido. El lector encontrará un raconto de estos entretelones en las páginas 11 y 12, en tanto podrá ir completando su panorama del Gran Premio con las restantes notas que se agrupan en esta edición. Como dijimos al comienzo, también toma visos de disputa institucional la organización de la próxima temporada de F. 3. Contradicciones, extraños silencios y bastantes dudas como para entrar a dudar en serio por la suerte de estas pruebas internacionales (ver páginas 4 y 5). Haya paz, señores, y vayamos a ver lo ocurrido en Mercedes y San Pedro: algo así como menos palabras y más acción positiva.

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (27 de noviembre): Las I Cien Millas APAT se disputarán en el Autódromo Municipal bajo la organización conjunta de la Asociación de Pilotos de Automóviles de Turismo y el Club de Regularidad del Interior. El ruido comenzará el sábado 26 de 9 a 12 con los entrenamientos, y a las 15.30 con las pruebas de clasificación. A las 15.30 del domingo se disputará la Primera Serie y seguidamente se realizará la Segunda Serie. Ambas serán sobre el circuito Nº 9 (Internacional con horquilla corta) de 3,413 km, donde los competidores deberán girar diez veces para totalizar 34,136 km de recorrido. Luego se disputará la final a cuarenta y cinco vueltas para totalizar 153,612 km. En la competencia participarán automóviles de Fabricación Nacional hasta 1600 cm³ e importados hasta 700 cm³. Los cuatro primeros clasificados de las Clases A (hasta 700 cm³), B (701 a 850 cm³), C (851 a 1150 cm³) y D (1151 a 1600 cm³) obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos para el Campeonato Argentino de Turismo, donde la lucha más exquisita se encuentra entre Gradassi y Visintini. Recomendamos a los espectadores situarse en las tribunas que dan frente al curvón, o bien en las de la salida de la horquilla, donde podrán observar la actividad en los boxes. Para ir al Autódromo, sito en Avenida General Paz y Roca, disponen de la línea de colectivos 21 a lo largo de la Avenida General Paz desde Vicente López hasta el puente La Noria. Las líneas 114 y 208 salen desde Retiro y pasan por Constitución y Puente Uriburu, mientras que el 223 y el 6, desde la Estación de Lomas de Zamora llegan a Puente La Noria, donde podrán tomar el 21, el 114 o el 208.

MIDGET en FERRO CARRIL OESTE (26 de noviembre): Segunda reunión del Campeonato Nocturno Temporada 1966/1967 en la pista del Club Atlético Ferro Carril Oeste a partir de las 21. La Asociación Argentina de Automóviles Midget organiza sábado a sábado estas importantes competencias en un ambiente decididamente familiar (entre el público, se entiende) en la misma cancha de los "verdes de Caballito", sita en Martín de Gainza 250, Capital Federal. Se desarrollarán cuatro eliminatorias en las cuales se clasificarán los dos primeros. Luego se disputarán dos repechajes con quienes no se hayan clasificado, de los cuales los ganadores pasarán a las dos semifinales que se disputarán seguidamente y de los cuales los tres primeros pasarán a la final. Las eliminatorias, repechajes y semifinales se disputarán a cinco vueltas, mientras que la final a seis. Los puntos se otorgan de la siguiente manera: los cuatro primeros clasificados en cada eliminatoria 5, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente; los dos primeros en los repechajes 1 y 0,5, respectivamente; los cuatro primeros en ambas semifinales 8, 5, 2 y 1 y los seis primeros clasificados de la final 13, 8, 5, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente. Conjuntamente al Midget se disputarán las competencias de Speedway motociclístico, estructuradas en un esquema similar.

KARTING en ITUZAINGO (27 de noviembre): Una competencia de karting en una ciudad, ya sea del interior o en el Gran Buenos Aires, trae consigo una gran fiesta. Porque la Federación Argentina de Karting sabe hacer bien las cosas y si no hay clima de fiesta lo creará con el ritmo de los kart, los banderilleros, la información al instante que proveen sus cronometristas y el ruido infernal de los motores girando a más de una decena de millares de revoluciones por minuto. Ituzaingó no ha confirmado aún la realización de la jornada con la Fórmula B (motores nacionales) que preanuncia la lucha en procura de los puntos por el Campeonato Argentino de Karting. Los cinco primeros de la final obtendrán 10,1; 7,6; 5,1; 2,7 y 1,3 puntos, respectivamente.

MOTONAUTICA a ZARATE (27 de noviembre): Sobre las aguas del río Paraná se disputará la competencia Buenos Aires-Zárate, organizada por el Club Náutico Zárate para las Clases Turismo y Fuerza Libre. Esta competencia será puntable para el Campeonato Argentino de la especialidad.

REGULARIDAD a LOBOS (27 de noviembre): La Escuela Nacional de Educación Técnica Nº 26 organiza bajo la fiscalización del Club Argentino de Regularidad una competencia para las Categorías Tercera y Debutantes. Se largará a las 7.31 desde Belgrano 2640 con destino a Lobos y regreso.

—a LOBOS (27 de noviembre): Otra competencia de regularidad tendrá como recorrido Capital Federal - Lobos - Capital Federal. La organiza la Escuela Nacional de Comercio Nº 23 Dr. Luis Agote con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad para las Categorías Tercera y Debutantes. A las 8.01 partirán de Belgrano 2640, Capital Federal.

—a NAVARRO (27 de noviembre): Prueba para las Categorías Tercera y Debutantes organizada por la Sociedad de Medicina Veterinaria y fiscalizada por el Club Argentino de Regularidad. A las 8.31 se largará de Avenida San Martín 4453 para dirigirse hasta General Las Heras, Navarro y regresar.

—en GERLI (27 de noviembre): El Rotary Club de Gerli organiza una competencia para las categorías Tercera y Debutantes con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad y recorrido entre Paraguay 1002, desde donde se largará a las 8.01, Ranchos y regreso.

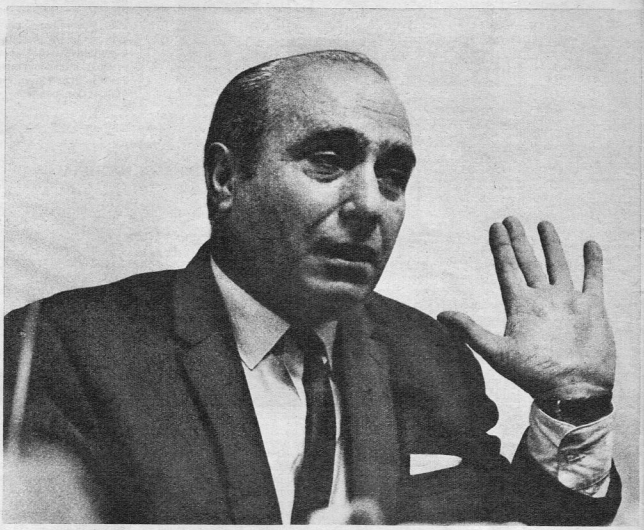
—a ZARATE (27 de noviembre): El Colegio Hipólito Vieytes organiza una competencia bajo la fiscalización del Club Argentino de Regularidad para las Categorías Tercera y Debutantes. A las 8.01, se largará desde Gaona Nº 1502, Capital Federal, para ir a Zárate y regresar.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT en RHODESIA (27 de noviembre): La Rhodesia Motor Sports Association organiza el Grand Prix de Rhodesia, la competencia más importante en el país de Jim Redman. Se disputará en la ciudad de Salisbury.

TEMPORADA F.3 EN LA

Fangio y Ghezzi partieron casi simultáneamente hacia Europa preparando la Temporada Internacional. El ACA intervendría activamente en su organización.



por GERMAN R. SOPEÑA
fotos: JUAN MESTICHELLI

¿Y después del Gran Premio? Por un rato no tendremos ni TC ni Turismo ni MN y luego de los necesarios análisis de fin de año, corresponde un breve período de tranquilidad para esperar uno de los grandes sucesos, cronológicamente el primero del año 1967: la Temporada Internacional. De la cual no nos caben dudas sobre los beneficios que trae. Aunque sí teníamos ciertas dudas sobre la realización de esas cuatro carreras tan diferentes (y tan lindas) a las de todo el resto del año.

Pero al promediar la semana pasada, con la escasa diferencia de un día, Fangio y el escribano Ghezzi del ACA se tomaron sendos aviones para "las Uropas" con diferentes destinos y propósitos según declaraciones previas, ubicadas por supuesto en el plano Temporada Internacional.

QUE DICE UN EX-ORGANIZADOR

Con periódicas llamadas a la compañía donde volaba esa tarde, Fangio alternó sus comentarios sobre los autos, la gente, el tiempo, *el dinero* y algunos otros factores que hacen a la organización de la temporada de F. 3 con algunas afirmaciones rotundas que se empeñó en recalcar. Por ejemplo: que "una persona sola no puede hacer lo que debe hacer una organización", que "aunque yo sea Fangio conviene repetir que nadie es irreemplazable" y que "yo no tengo como costumbre decir más de lo que se debe decir pero pienso que el ACA está plenamente capacitado para organizar una carrera o varias carreras de esta envergadura".

Aclaremos un poco todo esto. El destino terminal del fugaz viaje de Fangio en esta oportunidad es Viena donde se celebra la bienal de automovilismo, a la cual había sido invitado desde hace tiempo. Y, según él mismo, la temporada y las contrataciones correspondientes no tienen nada que ver en este cruce del Océano. La gestión de Fangio había terminado en su anterior viaje cuando estableció los contactos con algunas personas (más o menos unos 3.252.000, una pequeña minoría de sus conocidos) en lo relativo a la presencia de nuevas máquinas y conductores, además de los que vinieron el verano pasado.

Luego de eso todo quedó en manos del ACA pues Fangio no quiere ocuparse considerando que la posibilidad de error existente en la responsabilidad de una sola persona se diluye cuando esa responsabilidad la toma un cuerpo como el Automóvil Club. Pero vale preguntarse qué motivos indujeron a Fangio a organizar la temporada anterior y a declinar en cambio la realización de la próxima. Al margen del hecho comercial que representa este tipo de competencias, Fangio explica que se decidió, con las dos anteriores, a despertar un poco el entusiasmo del Automóvil Club por las carreras internacionales con los vehículos técnicamente más aprovechables para nuestro país: los monoplazas de Fórmula Junior primero y Tres inmediatamente después.

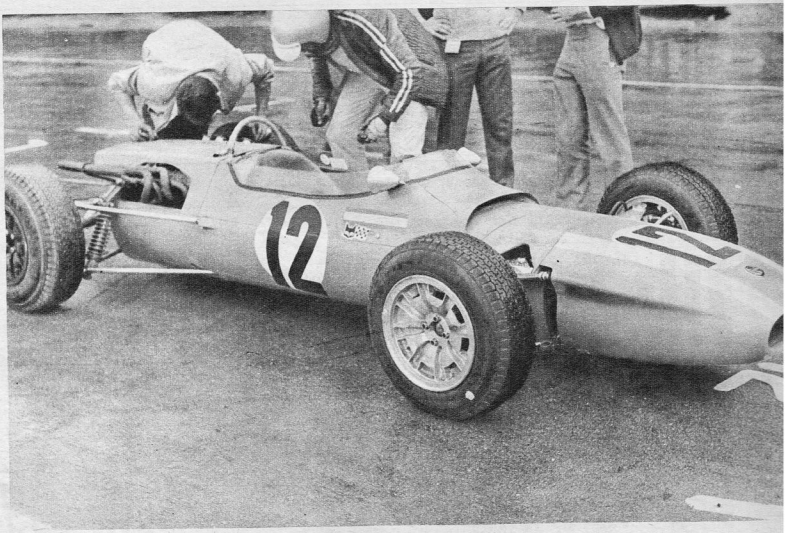
Ahora, si bien en las anteriores ocasiones el relativo hermetismo e impermeabilidad de Fangio no dejaba saber muchas cosas hasta poco tiempo antes de la iniciación, este año la incertidumbre provino desde Europa donde corredores semi-apalabrados por Fangio no habían recibido la confirmación oficial del actual ente organizador. Y en Europa, donde la FIA está otorgando las fechas de carreras pedidas allá por la época de oro de los Auto-Union y Mercedes-Benz (bueno, algo menos), concretar todo dos meses antes es la imagen de la despreocupación y la desidia para los organizados y comercializados medios europeos.

Según comenta Fangio mucha gente se ofreció para integrar el conjunto que viajará hacia la Argentina para dar vueltas a nuestros circuitos a 9.000 rev/min, pero todos ellos, por supuesto, desean venir, circular e irse sin problema alguno, con todo calibrado desde tiempo ha (¡qué prosaicos!). Consecuentemente el dinamismo con silenciador del ACA parecía alarmar a los posibles concurrentes. Por otro lado se mencionó la posibilidad de alguna ca-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CUERDA FLOJA

"No quiero arriesgar más de lo que se debe decir pero entiendo que el Automóvil Club está totalmente capacitado y es el ente adecuado para organizar la Temporada". Así resume Fangio por qué prefirió dejar la organización al ACA y no hacerla él como en años anteriores.



El auto del año en Fórmula Tres fue sin duda alguna el monoplaza francés Matra. Hizo peligrar la hegemonía inglesa y mereció los más elogiosos comentarios de la prensa mundial. Esperamos ansiosamente que podamos ver alguno en nuestro país.

El capitán Gianelli tiene el buen don de hablar sin pausa y de todo un poco pero la Temporada Internacional no resultó su fuerte y se refirió a ella en una forma bastante vaga.

rrera en Brasil y/o Uruguay, cosa que primero sonaba como complemento de las de Argentina y luego como sustitución en caso de suspenderse alguna prueba.

QUE DICE EL ORGANIZADOR

Por el lado oficial —o sea el Automóvil Club Argentino—, nos enteramos (o más o menos) por intermedio del Capitán Gianelli, de lo que el propio interesado piensa. Coincidía nuestra conversación con Gianelli con la partida a Europa del invisible escribano Ghezzi que se apresta en estas semanas a terminar con la concreción de todos los aspectos, los cuales, de todas maneras, están todavía en la nebulosa. En cambio interesa sí el porqué de cierto dejarse estar en las gestiones, hecho que proviene de un malentendido de esos que no pueden ser. Hasta hace un mes el ACA creía que Fangio organizaría todo. Este por su parte había decidido no hacerse cargo en absoluto y en general todo el mundo seguía volando con la mente por las diversas constelaciones (Virgo, Libra, etc). Hasta que se viene encima el fin de año y hay que huir a escape a Europa a arreglar las cosas.

Sin embargo la temporada es ya un hecho casi seguro como lo es también la incursión en ella de otros nombres: Jean Pierre Beltoise, Roy Pike, Jackie Icky, y de otras máquinas: Matra, De Santis, TWA, Tecno, probablemente alguna más, quizás alguna menos de las nombradas. Además, lógicamente, Lotus, Lola y Brabham. Pero estos últimos datos los conseguimos de boca de Fangio y no de Gianelli quien afirma desconocer detalles y asegura que hasta el regreso de Ghezzi sólo se puede decir: "si hay gente y hay máquinas habrá carreras. Si no, no habrá". Bastante redundante pero poco explicativo. Fangio sí otorga una casi plena seguridad por la realización y atribuye esa lentitud en la resolución a la amplia gama de cosas que cubre el ACA y que evidentemente no tienen nada que ver con las carreras.

Pero aún así otorga prioridad al ACA para cualquier carrera de importancia por experiencia de eficientes organizaciones y por razones de importancia como entidad automovilística (No olvidar que tiene la representación de la FIA). Estamos de acuerdo en que el planteo básico de cualquier competencia que organiza el ACA es bueno, pero es imprescindible en los casos internacionales determinar con gran anterioridad todas las características: fechas, recorridos, circuitos, etc., a las que hacemos referencia: el Gran Premio de Turismo y la Temporada Internacional. ¿Son demasiadas como para prepararlas con tiempo y pasar los informes a Europa? Creemos que no. Y por ahora basta hasta que vuelva Ghezzi.

44° GRAN PREMIO TURISMO CARRETERA

Viva el desarrollo de esta emocionante carrera, con el consagrado equipo de periodistas de

"EMOCION EN LAS RUTAS"

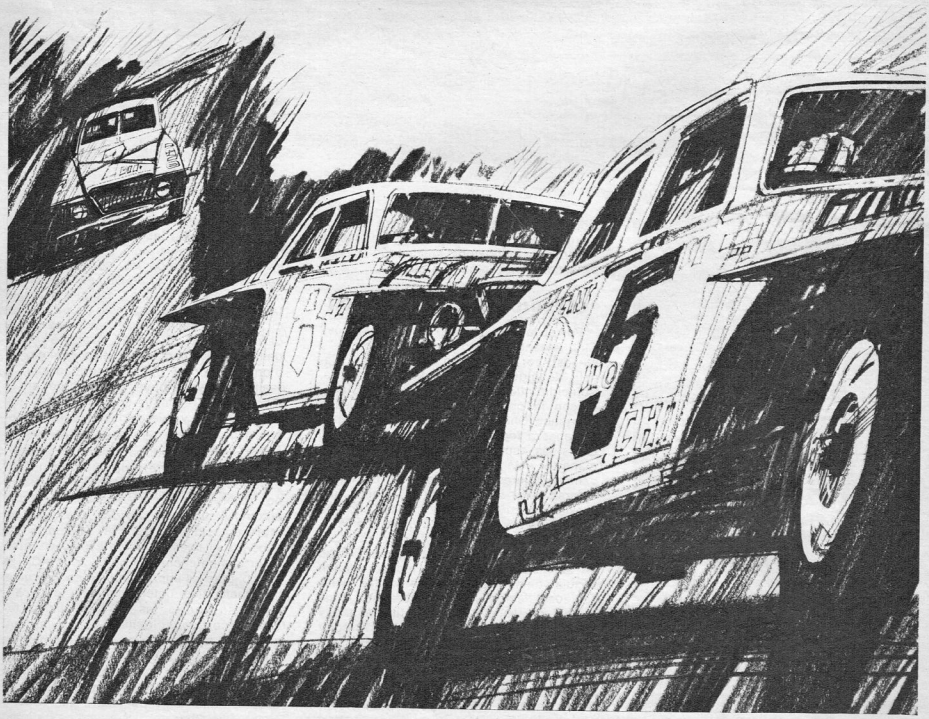
3 aviones
6 equipos móviles
5 camarógrafos
50 periodistas

y vea el Gran Premio en su casa, por Canal 9 Libertad

y para estar en el T.C., hay que estar en

RADIO **Libertad**

Primera
en toda manifestación
deportiva



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MERCEDES

LA ULTIMA, TAMBIEN PARA BORDEU

Bordeu ya tiene medio campeonato. Un trompo lo relegó en la primera vuelta y comenzó a enhebrar su triunfo desde atrás. Así logró una victoria que pocos esperaban y se lleva nueve utilísimos puntos.

Ahora solo falta el Gran Premio. Bordeu dio un formidable paso hacia el título corriendo desde atrás. Polinori, segundo. Cotet, tercero. Hubo trompos para todos los gustos.

por CARLOS MARCELO THIERY
fotos de CARLOS ARCURI

Norberto Polinori fue segundo con su viejo Crevrolet Apache, el más rendidor de los cuatro bancadas actuales. Ya pidió su Tornado a Compañía IKA para reemplazarlo.

Minutos antes de largarse las Quinientas Millas Mercedinas se anunció algo melancólicamente la posibilidad de una lluvia seria, como la que hace quince días obligó a suspender la misma carrera. Un locutor radial introdujo su micrófono por la ventanilla de Juan Manuel Bordeu, que ya estaba casi cerrada, y le preguntó apresuradamente:

—¿Qué pasa si llueve?

—Si llueve va a estar todo mojado . . .

La respuesta no dio la sensación de contener una carga ofensiva de humorismo sino todo lo contrario, es decir una manera muy natural de aceptar algo que podría producirse o no, pero que de cualquier manera no alteraría su permanente deseo de correr. Ya no había tiempo para calzar gomas pantaneras antes de largar y el tiempo que se gastaría cambiándolas en carrera bien podía costar un triunfo. "Si llueve va a estar todo mojado". No importa. Adelante.

En el Parque Cerrado, al terminar la carrera y bajo una máscara espesa de polvo, Bordeu usó el mismo micrófono, agradeció a Fulano, Mengano, a Zutano "y a toda la gente que me ayudó en la primera vuelta a salir de una zanja embarrada", con la misma naturalidad previa a la largada. Nuevamente la idea era seguir aceptando las reglas del juego, a la vez que agradecer a todos los que le permitieron el placer simple de **poder seguir en carrera.** Lo importante es correr, después se piensa en ganar. Claro, cuando se ama correr de esa manera hasta se puede llegar a ganar la carrera desde la decimotercera posición al cumplirse la cuarta parte del recorrido. Quizás sin pretenderlo, Bordeu agradeció an todos los que lo sacaron de la zanja, la posibilidad de haber podido dar el paso más importante del año hacia el Campeonato Argentino.

En realidad su Chevrolet no dio en ningún momento de la carrera la cabal sensación de ser tan veloz como otras veces y por eso es muy probable que la prematura deserción del Chevy, que luego largó en último lugar, le haya abierto en cierta forma el camino a la gloria. Pero si no estaba Cupeiro, Pairetti, Roux, Tarducci y Galbato no parecieron nada disconformes con la oportunidad de reemplazarlo, a juzgar por el ímpetu con que salieron.

A mil metros de la largada los acechaba la famosa y archiconocida "curva del regimiento", que gira a la izquierda con largo desarrollo y radio decreciente, aparte de ser bastante veloz. En una palabra, no es para cualquiera. Por lo tanto, lo sorprendente es que haya tanta gente que se la trague con tanta ingenuidad, como si no hubieran hecho una elemental recorrida al circuito donde indefectiblemente le tiene que quedar grabada a cualquiera. Esto se puede pensar y decir así desde el momento en que los trompos y el

patinaje sobre gomas sucedieron casi con exclusividad en la primera pasada. Después, todo el mundo se cuidó y salvo algún inocente derrape no hubo espectáculo. El primer cliente de la curva fue Tarducci: durante la aproximación su caja de velocidades quedó en punto muerto y obviamente no dispuso de potencia para dialogar con la fuerza centrífuga. Sin embargo **peludeó** como pudo a freno y volante y casi milagrosamente evitó cualquier choque, aunque a riesgo de dañar lo suficiente la suspensión como para no seguir en carrera. Después, Cotet, como si no le importara, como si quisiera darle una importante continuidad a su estilo enérgico. Acelerador a fondo, ruedas cruzadas y a otra cosa. Dana fue el tercero. Pareció sorprendido, pero pisó y salió. Volpicina fue el más espectacular: Cuando la cola se le instaló en la banquina externa la llamó acelerando pero quizás sin la fuerza necesaria. Hacia la mitad de la curva pareció que la recuperaba, pero es muy probable que haya tocado instintivamente el freno (por lo menos quedaron las cuatro cubiertas bien marcadas en el piso) y enderezó hacia la cuerda externa. Aún después de esos segundos interminables su automóvil llevaba una velocidad bastante considerable, de modo que al entrar a la cuneta la pendiente lo catapultó ferozmente hacia arriba. Voló unos cinco o seis metros sobre la cabeza de varias decenas de imprudentes, dio una vuelta en el aire, rozó la copa de un paraíso y aterrizó sobre una tranquera, tocando a un solo espectador. Después dijeron que Volpicina no se había lastimado mucho, mientras que su acompañante sí había recibido golpes de consideración, pero cuando se piensa que no murieron por lo menos veinte personas es porque hay que creer en los milagros o directamente, reventar. Aún en los pequeños detalles, la fortuna fue increíble: el Ford rojo y azul, tenía parabrisas de vidrio común, completamente astillable, por ejemplo.

Durante un ratito pasaron todos muy despacio por la curva, pero "Don Segundo Sombra" inició el reestreno. Entró un poquito más ligero de lo que permitía el límite, corrigió con dirección y contorneó magistralmente la cuerda externa con el auto completamente cruzado. Juan Carlos Pavesi se ciñó demasiado al embocar el viraje, al cerrar el volante con los frenos apretados, su Rambler comenzó a subvirar y chocó de frente contra una empalizada, cosa que terminó en un lógico abandono, dado el estado del tren delantero. Los últimos Rodolfo Speranza y Héctor Battici. Cuando el piloto corrige el público se decepciona. Cuando hace el trompo, aplaude. Se sigue si poder creer en nada.

¿Y la carrera qué tal? Bien. Pairetti y Roux hicieron sentir rápidamente la velocidad de sus autos y en la bajada a la tierra le ganaban con cierta comodidad a Bordeau y a Calamante. Dionisio Araquistain y Di Palma hicieron una fugaz aparición en los alrededores del quinto puesto, pero casi enseguida dejaron de atravesar controles. Durante la primera pasada, el tramo de tierra esperó con barro a los convidados del día, por eso al volver a Mercedes los autos llegaron enlodados hasta las cejas. No por eso ni por haber parado una vez, Pairetti dejó de ganar la primer vuelta sobre Roux, Di Palma, Araquistain y el Ford Falcon de Bautista Larriestra, Cottet, Galbato y Polinari, quienes finalmente figurarían con brillo en el marcador final, viajaba retrasadísimos. Bordeu estaba decimotercero.

Nuevamente en la curva fatal, se pudo comprobar que el gran remedio es entrar despacio, por lo menos el más popular. Pero a la vez, también se pudo confirmar lo que CORSA sostuvo a lo largo del calendario TC: que son muy pocos los que doblan correctamente a la máxima velocidad posible, sobre la trayectoria ideal. Una vez más: Pairetti, Bordeu, Roux, Galbato, Di Palma y Cupeiro. Si hubiera largado Casá estaban todos.

Pairetti conservó hasta la primera mitad de la segunda vuelta el liderazgo en el camino. Paró, volvió a parar y paró otra vez. Roux al frente. Cuando abandonó el arrecifeño se conjeturó entre un pistón pinchado y la junta de tapa de cilindros quemada. Baja el promedio, Roux al frente, Galbato segundo en el camino. Antes de abandcar el Chevy marca el mejor tiempo entre Mercedes y Almeyda. Precisamente allí Roux comienza a sufrir su pequeño y particular calvario: soportes de amortiguadores, caja, embrague, gomas pinchadas... Galbato al frente. Arremete Andrés Melino, suben Cotet y Polinori, Dana puntea fugazmente cuando Galbato se queda en directa, Ibarrondo acecha, Bordeu hace subir el promedio.

En la cuarta pasada Bordeau le ganaba a Galbato —ya— por casi 5 minutos, en tanto el Ford se quedaba sin frenos. Retrocede Dana, Cotet y Polinori siguen trepando.

Pichetta perdió esta vez su gran oportunidad. Cuando se descartaba su participación en Mercedes, resolvió de pronto alistar su veloz máquina para el Gran Premio y se quedó de a pie. Pero el jueves a la noche lo conoció a Nobel Biglieri en un Happening para exclusivos y Biglieri le creció noblemente su máquina, que se preocupó en decorar artísticamente como si fuera el automóvil titular. Desgraciadamente, el contacto final entre los dos lo realizó Revoredo, el nutritivo redactor de CORSA. Y como no podía ser de otra manera organizando Revoredo, no se encontraron ni entre sí, ni con Anselmo Lamarque que iba a ser el acompañante y se tuvo que consolar atendiendo un móvil de Radio Libertad, Pichetta lloraba desconsolado en el hombro de Mauricio Gallo... Revoredo está prófugo.

Al cabo de la primera vuelta nadie podía suponer razonablemente que Bordeu iba a ganar la carrera cruzando el control a paso de hombre, como hizo tantas veces durante el año, y sin embargo la ganó así. Polinori, el último mohicano de las 4 bancadas (por lo menos en motores Chevrolet) consiguió con su segundo puesto la que fue su mejor actuación del año. Raúl Cotet, con su Ford que tiene aspecto de provenir de la época del abuelito Hansen, nos mostró nuevamente que maneja muy bien y que el tercer puesto no le queda holgado. Ibarrondo, de Tres Arroyos, primera revelación del día: cuarto. Galbato quinto. Y sexto, el hombre que fue algo así como la segunda sorpresa de la jornada: Andrés Melino.

CORSA siente la necesidad de señalar públicamente todas las atenciones recibidas del Mercedes Automóvil Club. No nos dieron credenciales, obligándonos a entrar al Parque Cerrado estilo rififi y nadie movió siquiera un dedo para que sean respetados nuestros carnets. No pudimos transitar por el sector de la llegada, gracias a los "eficientes" directivos, quienes sin embargo se habían preocupado de proveer obleas de periodista a cuanta señorita más o menos pop encontraron en los alrededores, corriendo el riesgo de permitir que la policía (esta vez, educadísima) confunda su función.

Hasta un vendedor de helados se llevó por delante a nuestra gente. No importa. Llega el Gran Premio.

Pavesi entra fuerte a la curva de Mercedes. Cuando le pegó el volantazo a su Rambler Tornado el auto subvirió con las ruedas bloqueadas, faltó la acelerada precisa y fue a dar contra una pequeña empalizada. El chapista tendrá trabajo.

Raúl Cotet sigue clasificándose entre los primeros. Con su impulsivo estilo supo disponer de la potencia de su motor para clasificar al mejor F-100.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Así terminó su vuelo el automóvil de Volpicina, luego de entrar demasiado fuerte en la curva de Mercedes. El conductor y el público, ilesos; su acompañante resultó herido

Galbato punteó hasta la tercera vuelta. Luego se quedó sin frenos y sin caja. A paso lento llegó al control: cuarto. Con su retraso y el abandono de Dana los fordistas perdieron en pocos minutos sus esperanzas de victoria.

En la curva de Luján (estación Esso) que entra en la Ruta 5, Gerardo Gritti recibió un bidón. Un kilómetro después el auto era cubierto por las llamas. Su acompañante se tiró del auto y fue hospitalizado con quemaduras. Gritti realizó una maniobra que finalizó luego de tres vuelcos, con la destrucción total de automóvil y la muerte del conductor.

XIV QUINIENTAS MILLAS MERCEDINAS

Mercedes Automóvil Club - 20/XI/66 - 646,8 km

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	2	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super .	3h 49m 04s 6	4
2º	8	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	3h 58m 13s 6	4
3º	11	Cotet, Raúl	Ford F-100	3h 58m 29s 8	4
4º	40	Ibarrondo, Juan	Ford F-100	3h 59m 01s 6	4
5º	7	Galbato, Carmelo	Ford F-100	4h 02m 00s 2	4
6º	39	Melino, Andrés	Ford F-100	4h 07m 07s 2	4
7º	43	Boscher, Sergio	Chevrolet Apache	4h 08m 34s 4	4
8º	6	Roux, Rubén	Chevrolet Super .	4h 09m 22s 4	4
9º	76	Suárez, Octavio	Ford F-100	4h 11m 59s 8	4
10º	53	Bahillo, Miguel	Chevrolet Super .	4h 12m 06s 4	4
11º	35	D'Alesio, Felipe	Ford 59 AB ...	4h 14m 05s 4	4
12º	36	González, Eloy	Chevrolet Apache	4h 16m 01s 2	4
13º	32	Pascuali, Norberto	Chevrolet Apache	4h 25m 28s	4
14º	26	Feijoo, Marcial	Ford 59 AB ...	4h 28m 06s 4	4
15º	17	Dana, Humberto	Ford F-100	2h 55m 52s 2	3
16º	44	Rinaldi, Adriano	Chevrolet Apache	3h 19m 28s 8	3
17º	47	"Furia-Carranza"	Ford Tornado ..	3h 22m 08s 2	3
18º	87	Castañón, Norberto	Peugeot 404 ...	3h 27m 09s 6	3
19º	55	Alzari, Andrés	Ford 59 AB ...	3h 27m 51s	3
20º	84	Gougy, Luis	Chevrolet Super .	3h 27m 54s 6	3
21º	91	Gallo, José	Ford 59 AB ...	3h 29m 04s 8	3
22º	54	"Carlos Vidal"	Valiant III S. Six	3h 30m 24s 2	3
23º	72	Luchessi, Hugo	Ford 59 AB ...	3h 32m 27s 2	3
24º	45	del Vito, Antonio	Chevrolet Tornado	3h 35m 31s 2	3
25º	88	Mujica, Martín	Peugeot 404	3h 51m 09s 2	3
26º	85	Baticci, Héctor	Ford 59 AB ...	3h 51m 31s 2	3
27º	21	Perkins, Juan Carlos	Ford F-100	3h 53m 44s 2	3
28º	89	Botta, Roberto	Peugeot 403	3h 58m 01s 4	3
29º	79	Brignone, Oscar	Chevrolet Apache	4h 06m 49s	3

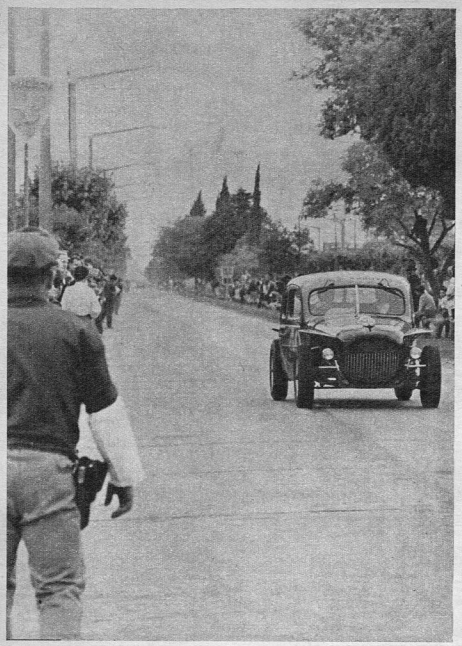
PROMEDIO DEL GANADOR: 169,410 km/h.

RECORD DE VUELTA: Carlos Alberto Pairetti en la primera: 53m 03s 4, a un promedio de 182,861 km/h.

NO LARGARON: 5, César Horacio Malnatti; 10, Raúl Chabert; 33, Adrián Antonio Villegas; 49, Vicente Sergio; 52, Alberto Gómez; 58, Santiago Julio González; 61, Aldo Zanotti; 82, Arturo Damin; 86, Angel Faccini.

ABANDONARON: 1, Jorge Cupeiro; 3, Carlos Alberto Pairetti; 4, Mario Tarducci; 9, Luis Rubén Di Palma; 12, Mariano Calamante; 13, Vicente Galluzzo; 14, Juan Félix Luluaga; 15, Dionisio Araujustain; 16, Héctor Figlioli; 18, Manuel Mantinián; 19, Julio Faustino; 20, Antonio Tempone; 22, Luis J. Villa; 23, Gerardo Gritti; 24, Nello Marsilli; 25, Elpidio Tortone; 27, Remo Gamalero; 28, Carlos Luis Salto; 29, Roque Laborito; 30, Eduardo Matías; 31, Alberto Beguerie; 34, Melquíades Bengochea; 37, Bautista Larriestra; 38, Juan Roberto Machado; 41, Eduardo Volpicina; 42, Adolfo Sogoló; 46, Ramón A. Mazuchini; 48, Jorge Grimoldi; 50, Luis A. Meretta; 51, "Mandrake"; 56, Carlos Castagnola; 57, Mario Silvani; 59, José Ultra; 60, "Don Segundo Sombra"; 62, José Mario Serra Lima; 63, A. Barragán; 64, Antonio Braga; 65, "Atalaya"; 66, Juan Carlos Pavesi; 67, Ramón Flores; 68, Vicente Spano; 69, Pedro Girolmini; 70, Atilio Laprovida; 71, Eduardo Castagnola; 73, Raúl García; 74, Emilio Fachín; 75, Juan Carlos Longo; 77, Rodolfo Speranza; 78, Jorge Santolaya; 80, Eduardo Cancina; 81, Haroldo Irusta; 83, Esteban Holgado; 90, "Lobito".

NOTA: El planillado de esta competencia fue realizado con la colaboración del equipo de "Emoción en las Rutas", especialmente de Luis García del Soto, Roberto Bó y Darío Rinaldi, encargados de esa tarea durante la transmisión por LS 10 Radio Libertad.



Juan Ibarrondo llevó al Ford F-100 de Tres Arroyos a un cuarto puesto consagratorio. Fue la revelación del final de temporada.

VUELTAS Y TRAMOS

TRAMO MIXTO ENTRE MERCEDES Y ALMEYRA (52 KM).

Primera Vuelta: 1° Pairetti, 17 m 09s a un promedio de 181,924 km/h (récord para el tramo); 2° Roux, 17 m37s; 3° Bordeu, 17m55s; 4° Calamante, 18m08s; 5° Araquistain, 18m10s.
Segunda Vuelta: 1° Pairetti, 17m47s 6 a un promedio de 175,346 km/h; 2° Cupeiro, 17m52s8; 3° Roux, 17m 57s8; 4° Galbato, 18 m31s; 5° Polinori, 18 m42s2.
Tercera Vuelta: 1° Bordeu, 17m49s6 a un promedio de 175,019 km/h; 2° Galbato, 18m15s8; 3° Cotet, 18m 47s2; 4° Polinori, 19m19s6; 5° Melino, 19m24s.
Cuarta Vuelta: 1° Bordeu, 17m58s2 a un promedio de 173,622 km/h; 2° Cotet, 18m57s2; 3° Galbato, 19m 13s8; 4° Ibarrondo, 19m25s6; 5° Polinori, 20m22s.

TRAMO DE TIERRA ENTRE RISOS Y ALMEYRA (46,900 KM). Este tramo se encontraba en deficiente estado debido a la lluvia que caía.

Primera Vuelta: 1° Pairetti, 17m47s a un promedio de 156,418 km/h; 2° Roux, 18m00s; 3° Araquistain, 19m 24s; 4° Di Palma, 19m31s; 5° Dana, 19m49s.
Segunda Vuelta: 1° Bordeu, 16m 42s a un promedio de 165,628 km/h; 2° Roux, 17m21s; 3° Cupeiro, 17m 31s; 4° Polinori, 17m35s; 5° Galbato, 17m42s.
Tercera Vuelta: 1° Bordeu, 16m34s a un promedio de 166,961 km/h; 2° Dana, 17m20s; 3° Polinori, 17m 38s; 4° Galbato, 17m55s.
Cuarta Vuelta: 1° Bordeu, 16m24s a un promedio de 168,658 km/h (récord para el tramo); 2° Cotet, 17m 17s; 2° Ibarrondo, 17m31s; 4° Galbato, 18 m38s; 5° Polinori, 18m 54s.

TRAMO MIXTO ENTRE RISOS Y MERCEDES (32,500 KM DE TIERRA Y 31,500 KM DE PAVIMENTO).

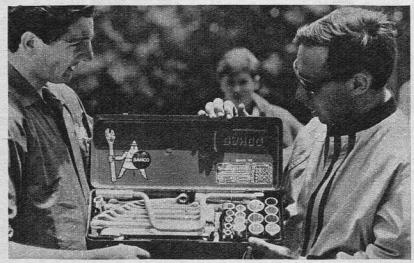
Primera Vuelta: 1° Pairetti, 18m13s4 a un promedio de 210,719 km/h (récord para el tramo); 2° Roux, 18m 40s2; 3° Di Palma, 19m38s2; 4° Cotet, 19m52s8.
Segunda Vuelta: 1° Roux, 21m31s4 a un promedio de 178,411 km/h; 2° Melino, 22m10s; 3° Dana, 22m 21s2; 4°, Bordeu 22m 43s4; 5°, Polinori 22m44s4.
Tercera Vuelta: 1° Bordeu, 19m10s8 a un promedio de 200,208 km/h; 2° Dana, 20m35s2; Polinori, 22m 00s; 4° Galbato, 22m38s2.
Cuarta Vuelta: 1° Bordeu, 19m39s6 a un promedio de 195,320 km/h; 2° Cctet, 19m46s8; 3° Ibarrondo, 21m 43s6; 4° Polinori, 20m46s6; 5° Galbato, 26m46s2.

LOS MEJORES EN CADA VUELTA

Primera Vuelta: 1° Paireti, 53m03s4 a un promedio de 182,861 km/h (récord); 2° Roux, 54m17s2; 3° Di Palma, 57m31s2; 4° Araquistain, 57m55s4; 5° Larriestra, 59m12s8.
Segunda Vuelta: 1° Roux, 56m50s a un promedio de 170,699 km/h; 2° Melino, 58m18s6; 3° Galbato, 58m 59s2; 4° Polinori, 59m01s6; 5° Dana, 59m10s2.
Tercera Vuelta: 1° Bordeu, 53m34s4 a un promedio de 181,097 km/h; 2° Melino, 57m07s8; 3° Cotet, 57m 14s; 4° Dana, 57m25s; 5° Ibarrondo, 57m55s2.
Cuarta Vuelta: 1° Bordeu, 3m57s8 a un promedio de 179,788 km/h; 2° Cotet, 56m01s; 3° Ibarrondo, 57m 50s2; 4° Polinori, 1h00m02s6; 5° Galbato, 1h04m34s.

PREMIO

CORSA-BAHCO



Por quinta vez en el año, Hugo Sánchez, acompañante de Juan Manuel Bordeu, se hizo acreedor a la caja de llaves BAHCO, con que CORSA premia a los acompañantes de los ganadores. Repitiendo esta escena tan común para nuestros lectores, Carlos Marcelo Thiery le entrega a Sánchez el trofeo que tanta codicia despierta entre los navegantes de TC.

CAMPEONATO CALIENTE

Ahora solo falta el Gran Premio. Casá deberá jugarse una buena carta para poder arrebatarle el campeonato a Bordeu. Casá suma 75 puntos y Bordeu 87. Veamos todas las posibilidades teniendo en cuenta que para sumar más puntos Casá deberá reunir en el Gran Premio más de tres y, en consecuencia, a los que obtenga, restarle tres. Nadie podrá despojarlos de los dos primeros puestos. Además:

—Si ambos abandonan, Bordeu es campeón.
—Si Bordeu gana el GP o sale segundo, Bordeu es campeón.
—Casá debe ganar o salir segundo para tener chances para el título.
—Si Casá gana y Bordeu no sale segundo, Casá es campeón.
—Si Casá sale segundo en el GP, para ser Casá campeón, Bordeu no debe figurar en los cuatro primeros lugares.

Como vemos, Bordeu lleva las de ganar. En Necochea, y recién allí, tendremos la respuesta.

CAMPEONATO ARGENTINO

TURISMO CARRETERA

1º	Bordeu, Juan Manuel	87	21º	Peduzzi, Ricardo	6
2º	Casá, Eduardo	75	21º	Rodríguez, Raúl Oscar	6
3º	Menditeguy, Carlos	41	26º	Dana, Humberto	4
4º	Pairetti, Carlos	36	26º	Loeffel, Carlos	4
5º	Emilozzi, Dante	31	28º	Baldrés, Rafael	3
6º	Malnatti, César	27	28º	Conti, Héctor	3
7º	Tarducci, Mario	24	28º	Cotet, Raúl	3
8º	Galbato, Carmelo	21	28º	de la Torre, Matías	3
9º	Cupeiro, Jorge	18	28º	López Oribe, Domingo	3
9º	Polinori, Norberto	18	28º	Prandi, Nelson	3
11º	Rienzi, Angel Teodoro	16	28º	Rodríguez, Erverto	3
12º	Roux, Rubén	15	35º	Fulco, Rubén	2
13º	Di Palma, Luis Rubén	13,5	36º	Araquistain, Dionisio	1
14º	Facchini, Pablo	13	36º	Ciani, Marcos	1
15º	de Alzaga, Rodolfo	12	36º	Cordonnier, Oscar	1
16º	Gimeno, Hugo Armando	10,5	36º	Faustino, Julio	1
17º	Estéfano, Nasif	10	36º	Ibarrondo, Juan	1
18º	Viale del Carril, Atilio	9,5	36º	Mantinián, Manuel	1
19º	Calamante, Mariano	9	36º	Salto, Carlos Luis	1
20º	Galluzzo, Vicente	7	36º	Sanmartino, Héctor	1
21º	Figlioli, Héctor	6	36º	Urruti, Federico	1
21º	Luluaga, Juan Félix	6	36º	Gulle, Pablo	0,5
21º	Marincovich, Carlos	6			

NOTA: Eduardo Casá sumó 93 puntos en 18 carreras; para el Campeonato Argentino se consideran los puntos obtenidos en las diez mejores carreras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GRAN PREMIO

ACTC, ACA, CDA: tres opiniones comprometidas

CORSA pregunta. Corredores, organizadores y fiscalizadores de la Gran Carrera, atacan, se callan o defienden sus características

por ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA
fotos: JUAN MESTICHELLI

Más cerca de la fecha y más cerca de las realizaciones, fuimos a ver gente más comprometida. La nota salía a recorrer la ruta, a investigar qué está pasando. Para conocer el camino teníamos que meter "pata a fondo", girar en alto régimen de revoluciones... Desgraciadamente, al metemos en la avenida del Libertador, un poco más allá de Sánchez de Bustamante, tuvimos que bajar la aguja del cuentavueltas con riesgo de abandono. ¡Exigimos mucho y no da para tanto!

Largamos desde la Asociación Corredores Turismo de Carretera, un rato antes de la elección de nuevos directivos. Antes que nosotros, Rienzi se había largado a la ruta, y Roux estaba en Santa Fe. La sede estaba linda y desierta. Los jazmines del patiecito, en flor (obvio), las sillas en fila esperando la Asamblea; salió a recibirnos uno de los dueños de casa: Juan Favuto, secretario del ACTC.

Como habíamos largado a "romper máquina", le metimos. Lo bombardeamos a preguntas. Muchas sobre el Gran Premio y otras, no. Una sobre la Asamblea: ¿Qué va a pasar con la nueva reglamentación para el 67? "Bueno, tenga en cuenta que lo que aquí se decida es muy importante. Veremos si los muchachos aprueban o no el nuevo reglamento; yo por mi parte no estoy de acuerdo con el Automóvil Club. La verdad es que tendría que entrar en vigor recién en 1968. Sin ir más lejos, el otro día me decía Emiliozzi: ¡Yo me fundo, no me van a dar tiempo ni para debutar con el coche cuando ya va a estar «off»...!"

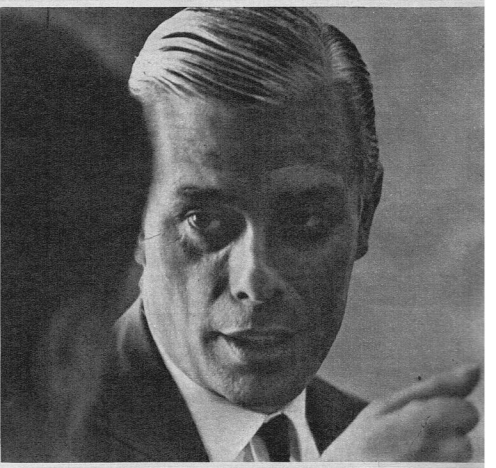
"Usted imagínese lo que representa bajar el coche siete centímetros más, recortar el piso y qué sé yo. Además la jaula tiene que ser diferente, pero los dibujos no están claros. Hay muchos que no están de acuerdo; esta noche veremos qué pasa; si la mayoría lo decide se nombrará una comisión encargada de apersonarse en el Automóvil Club y expresarles nuestro desacuerdo. Por otra parte, creo que mejor que pensar en modificar el nuevo reglamento —le insisto—, va a ser postergar su aplicación hasta 1968."

La evolución está en marcha. Los muchachos de la ACTC tienen fuerza. Consiguieron el aumento de los premios para el Gran Premio. Se los consultó para el trazado y aunque hubo desacuerdos quedó por fin el recorrido actual ("A río revuelto ganancia de nadie"...). En cambio sí estuvieron de acuerdo en el plazo para la reparación de las máquinas que será de dos horas y media. Sería muy bonito que La Carrera siguiera como hace veinte años, con los coches "standard". O, mejor aún, como cuando ganaba Zatuszeck con el Mercedes SSK, pero ahora las cosas son distintas. Si en los caminos hay huellones en los que queda medio cárter hay que: a) Arreglar los camiños, o b) Elegir otros. Pero no correr con "sulkys". ¡En Porsche o Ferrari, hay refinamiento —¿o no?— y para correr la Targa Florio no les ponen zancos...!

"El recorrido actual es original, sin injertos ni recortes." Lo eligió el señor Enrique González Vidal, de la Comisión de Carreras del Automóvil Club. Alguna vez se pensó en la supercarrera de 8.000 km con escala en Río Turbio. Se habló con los gobiernos provinciales y se estuvo de acuerdo. Quizás hubiera servido, pero llegó la revolución y "colorín colorado"...

"YPF nos da el combustible y el aceite gratis." ¡Bien, muchachos, lo consiguieron! Además, nosotros somos los encargados de asegurar a los miembros de la Asociación. Se hará cada dos etapas; así sale más barato, asegurando parcialmente a quien se vea obligado a abandonar."

La sede del ACA sería nuestra próxima etapa. Antes de dejar al señor Favuto obtuvimos mayor información. Su coche no está terminado, no corre el Gran Premio. Irá en la camioneta de la Asociación junto con Aníbal Uriarte, llevando las 520 cubiertas para los muchachos. Se importaron →



Ingeniero Sierra y la CDA. La dinámica necesaria dentro de nuestro automovilismo.

Juan Favuto, secretario de la Asociación Corredores Turismo de Carretera: "Este Gran Premio es de manejo, ganará el que lo haga mejor"

Michelin X y Pirelli, se distribuirán durante el plazo de reparación. Ferviente admirador del bastidor, nuestro buen Favuto se está ingeniando para meter un Falcon encima de los dos perfiles. "Yo lo he podido comprobar en el Autódromo, habló por mi experiencia, el coche con chasis dobla mucho más y para el Autódromo es el coche que necesito." El chasis adoptado es un Ford 53, el motor un F-100 trabajado con la asesoría del ingeniero Francisco Lucius. La cola, aunque muchos creen que es Baufer, es diseño y construcción de su señor padre.

Ahora sí, enganchamos primera, y proa a la avenida Libertador. Muy rápido.

La institución nos acogió en su único ascensor en funcionamiento. El señor González Vidal nos esperaba. Responsable por la elección del recorrido, piensa que mucho mejor sería si hubiera más montaña, "como dijo el francés de la Renault", pero no es posible. Además "misión nuestra también es promover el turismo". Es lindo cuando en el interior el comisario, o la maestra de la escuelita es la encargada de fiscalizar el paso . . . Allí la conversación se fue a planear nuevamente por la Osa Mayor; cuando abrimos el paracaídas y penetramos nuevamente en la atmósfera se estaba hablando algo de un asadito con la gente de Vialidad en el camino. Se barajó luego la frase "sentido deportivo" y se habló de los socios. "El Automóvil Club es una institución que se debe a sus asociados. Normalmente es gente que quiere tener su auxilio asegurado y su estación de servicio, pero francamente, las carreras . . ." Pensamos que sería muy interesante levantar una estadística entre los socios y ver a qué porcentaje le interesa que su club organice carreras y dé vida a La Japonesa durante un día, por ejemplo. La popularidad del automovilismo hoy, ya, ponerla en duda, raya en lo esquizoide, y si un pequeñito y modesto Automobil Club de L'Ouest siendo provincial, organiza en Francia las 24 Horas de Le Mans, nuestra poderosa organización tendría un "sorprendente" apoyo.

El Automóvil Club Argentino está más que capacitado para organizar una magnífica carrera. Cuenta con el apoyo "del país". Sin dudas. El ejército pone su Parque Cerrado, el correo su frecuencia de radio. En Indianápolis se tarda tres días para obtener la información oficial; aquí es "al día".

Nos íbamos, con un planteo torturante: "Camping o mecánica". Algo nos llevábamos en limpio. "El TC es más simple —dijo González Vidal—. No hay categorías, la gente lo entiende mejor." Nuestro automovilismo está en buenas manos, la gente de la ACA seguirá viajando y eligiendo nuevas rutas. Con el perdón de los socios.

Lo fuimos a ver al ingeniero Sierra, hablamos con él. Es de la Comisión Deportiva Automovilista y es joven. En otro piso nos dijeron que lo que nosotros teníamos por "ideas jóvenes" era un error. La Institución es otra cosa. Y las jerarquías son otra cosa . . .

Obtuvimos noticias frescas, pero pocas. El tiempo definitivo para la reparación de las máquinas. El día de la largada no habrá Parque Cerrado, por lo que los coches tendrán que estar directamente en la línea una hora antes. Durante el sellado se fiscalizará casi exclusivamete la seguridad que ofrecen los cinturones de idem y la presencia del extinguidor. Al fin de las etapas, los dos circuitos de frenos y la cilindrada. Nada más.

ACTC, ACA, CDA, tres vértices para un triángulo con el de la CDA arriba. Y el Gran Premio de TC en el medio. Será justicia.

La voz de la Comisión de Carreras: "El TC es más fácil, es una sola carrera, no hay categorías". Señor González Vidal, muchos caminos conocidos y muchos más por conocer.

LOS PRIMEROS INSCRIPTOS

Nasif Estéfano, primer inscripto en el Gran Premio TC 1966, junto con Viale y Alzaga, en los automóviles del equipo oficial Ford. La foto lo muestra en la largada, el último año.

La lista que a continuación detallamos es la de los corredores que registraron su inscripción —en orden de aparición— hasta el viernes 18. Recordamos que el registro cerrará el próximo jueves 24 a las 19.

Corredor	*Marca*
Estéfano, Nasif	Ford Falcon
Viale del Carril, Atilio	Ford Falcon
Alzaga de, Rodolfo	Ford Falcon
Ríos, Armando José	Chevrolet Super
Montero, Osvaldo	Ford
Melén, Rafael	
Medici, Antonio	Chevrolet Super
Mantinián, Manuel	
Gómez Simones, Juan Francisco	
Mabellini, Félix	Ford
Barceló, Gonzalo Luis	Falcon F-100
Spano, Vicente	Chevrolet Super
Irazusta, Miguel	Ford Falcon
Taddia, Tadeo	Chevrolet
Parodi, Otto	
Botta, Felipe	Ford F-100
Capasso, Carmelo	Ford Falcon
Auzmendi-Loiacono	Ford
Sauze, Ricardo	Ford F-100
Calandra, Oscar	Peugeot 404
Sarno, Alberto O.	Chevrolet Apache
Oberante, José	
Castaño, Cesáreo	Chevrolet
Pairetti, Carlos	Chevrolet
"Grey Rock"	Austin Cooper 1275 S
Fulco, Ruben	Ford F-100
Eraso, Sergio	
Santoro, Aurelio	
Bonanno, Ricardo	Chevrolet - F-100
De Maio, Antonio	Chevrolet
Salto, Carlos	Ford F-100
López Oribe, Domingo	Ford Falcon F-100
González, Santiago Julio	Ford F-100
Auzmendi, Carlos	
Spossetti, Oscar	

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GRAN PREMIO

por CARLOS M. THIERY y ENRIQUE CARMONA

¿ CUANTO CUESTA CORRERLO ?

Mucho, muchísimo... No en vano, los escasos premios establecidos por el ACA fueron criticados más enérgicamente que el discutible recorrido. Tal fue la resistencia desplegada por las gratificaciones que el club organizador aceptó incrementarlas, a la vez que ninguna presión fue suficientemente enérgica como para hacerlo cambiar de idea con respecto al trazado. Ninguno de los pilotos que entrevistó CORSA se sintió en condiciones de señalar con exactitud cuánto van a enmagregar sus respectivas cuentas bancarias gracias a la máxima prueba de TC, pero uno de los más imaginativos arriesgó a opinar que "sería como haberle preguntado a Amundsen cuánto le iba a costar su excursión al Polo Sur antes de partir". Y satisfecho con su figura agregó: "Ahora lo importante es ir al polo. El costo lo calcularemos a la vuelta..."

Si bien el problema de la ruta árida y extensa es totalmente diferente al de los premios escasos, uno y otro están emparentados por una relación muy estrecha. Los nuevos automóviles de TC han crecido y se han desarrollado sobre mucho pavimento, poca tierra, distancias cortas. Allí comenzaron a acelerar su evolución hace aproximadamente dos años y en lugares similares la completarán muy pronto con la colaboración del nuevo reglamento. Por eso, un Gran Premio de etapas largas y fatigosas, con suelo abrasivo, hoscos barrancos, caminos enroscados en los cerros agrestes, etc., obliga prácticamente a tomar nueva puntería, porque la robustez necesaria obliga a abandonar la búsqueda de elementos más livianos, suspensiones exquisitas, regímenes astronáuticos y demás. No está mal desde el punto de vista técnico, porque así se puede completar una faz de experimentación distinta que permita el hallazgo de condiciones favorables para que todo dure más, pero si en todo esto hay algo que no se puede discutir, es que esa nueva búsqueda cuesta infinitos pesos. Mejor dicho, hay que hacer automóviles completamente nuevos, o mejor dicho, ESPECIALES PARA ESTE GRAN PREMIO, y eso cuesta, y eso es lo que se discute, o lo que se lamenta.

El costo líquido del Gran Premio depende directamente de las conexiones que el piloto tenga con las fábricas de automóviles o con sus concesionarios, quienes lo apoyarán en la medida de su popularidad, su posibilidad de estar en la punta de la carrera o simplemente del vínculo afectivo que los asocie. Pero también es fundamental la habilidad que tenga el corredor para "vender" la chapa de su automóvil a cualquier empresa comercial recibiendo dinero, repuestos, atención en la ruta o trabajos de preparación a cambio del derecho de pintar leyendas promocionales en la carrocería. Por otra parte, el Gran Premio se encarece en proporción directa a las aspiraciones de cada uno. Un automóvil robusto cuesta relativamente poco en comparación a otro que no sólo sea duro y aguantador, sino que a la vez esté en condiciones de andar lo suficientemente rápido como para aspirar a cualquier triunfo. En suma: para cada cual, el Gran Premio tiene un precio diferente.

Generalmente se habla de motores, de despreparación y de compresiones menores para mostrar que hay que hacer las cosas de vuelta, aunque en el TC actual las previsiones no se orientan con exclusividad al motor del automóvil. Para cada carrera dominical —por ejemplo— funciona el magnaflux determinado si hay o no fisuras en puntas de ejes, sistema de dirección, de suspensión e inclusive en órganos del motor. Si está todo en orden, se arma y se corre. De otro modo, se reemplaza. Más aún, siempre se sabe que tal cosa dura dos carreras, tal otra tres, y la de más allá cuatro. Entonces se cumplen los ciclos y se cambian las piezas. Pero en el Gran Premio es diferente: hay que poner todo nuevo aunque no haya llegado al límite crítico para afrontar con éxito el rigor de seis etapas.

Aún así puede decirse sin exageraciones que cada piloto debe llevar necesariamente otro auto de repuesto. Salvo aquellos elementos que el reglamento prohíbe sustituir, todos los demás han de ser cargados en las camionetas de auxilio para cubrir cualquier eventualidad. Excepto los románticos sin fortuna, nadie olvidará cigüeñal, bielas, pistones y aros armados en juego. Los árboles de levas, los engranajes y las cadenas de distribución darán su inevitable "presente". Cajas de velocidad y diferenciales ya tienen su lugar asegurado, así como no les faltará pasaje a puntas de eje, elásticos, amortiguadores, repuestos para suspensión y dirección, radiadores, tapas de cilindro y carters. Carburadores, distribuidores, bobinas, Parabrisas, lunetas, blindajes de protección. Cuando se hace la lista siempre se tiene la sensación de estar olvidando algo muy importante.

De todos modos, el elemento más costoso en relación al tiempo útil de uso y a su constante fragilidad son los neumáticos. Los pilotos calculan consumir alrededor de cuatro por etapa y se erizan sus cabelleras cuando recuerdan que deben pagar un promedio de $ 25.000 por cada uno de ellos. Los hay más baratos, por cierto, pero nadie está dispuesto a arriesgar su salud calzando en las llantas de su automóvil gomas que cuestan menos, pero que no garantizan demasiadas seguridades y siempre están dispuestas a romperse o desbandarse. Tampoco hay que olvidar que quien tenga ciertas aspiraciones deberá renovar el rodado en cada final de etapa aunque tenga la suerte de no romper ningún neumático en carrera. ¿Sacamos cuentas? No. Otra vez no. Nadie quiere sacar cuentas antes de largar. Hay que llevar por lo menos 30 ruedas armadas, esa es la única obsesión.

Por una simple cuestión de volumen, razonablemente son necesarias dos camionetas como mínimo para "hacer" el auxilio en la ruta. Contemos que mucha gente está empacando también su equipo de soldadura oxi-acetilénica, que aparte de ser algo tan íntimamente ligado al TC, puede resultar imprescindible en cualquier momento... Es cierto que los concesionarios de las distintas marcas ayudarán heroicamente a los competidores y que muchísimos aficionados están seriamente dispuestos a recorrer cientos de kilómetros por el solo placer de ayudar a sus ídolos de marca o de fotografía pegada en la pared. Pero cada uno dispuesto a largar, sin dejar de agradecer la ayuda eventual, parece preferir la confianza en sus propias fuerzas y se confirma lo dicho: dos pick-up bien cargadas, por lo menos...

Los equipos de fábrica están más allá del bien y del mal. Sus representantes gustan habitualmente de confeccionar plañideros discursitos, donde se quejan de la falta de medios y del presupuesto que no alcanza. Por supuesto todos les decimos que sí, pero a la vez sabemos que nadie va a reparar en esfuerzos para ayudar a los automóviles oficiales. Es decir, nuevamente se pondrán de moda los radioteléfonos...

A veces la popularidad ayuda a gastar menos, porque mucha gente disputa el derecho de hospedar en su casa a los corredores más renombrados, pero cada equipo está formado por 10-12 personas, que cuestan mil quinientos pesos diarios. Conclusión: el Gran Premio puede costar entre $ 800.000 y $ 2.000.000, según las posibilidades y las aspiraciones.

Angel T. Rienzi —piloto y dirigente de la ACTC— estima que el gasto normal se compone de $ 500.000 para la adecuación del automóvil, 100.000 pesos más para gastos de auxilios y casi 700.000 pesos en gomas.

Cuesta mucho correr el Gran Premio. Por lo menos bastante más que la excursión de Amundsen...

Casá ganó el Gran Premio de 1965 y quedó "a mano" con los gastos.

Foto para idealistas: ¿Será así la largada del próximo Gran Premio?

EN LA INCONFUNDIBLE VOZ DE

EMILIO EDUARDO D'AGOSTINO

y su equipo deportivo.

Ud. "vivirá" la emoción de la más sensacional competencia automovilística del año.

44° GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA

del 2 al 11 de Diciembre

por LR6 RADIO MITRE, las poderosas ondas cortas de RADIO EL MUNDO, LRX1 en 49 metros y LRX2 en 31 metros y la PRIMERA RED RADIAL DEL AUTOMOVILISMO integrada por las emisoras:

LV5 SAN JUAN
LU3 BAHIA BLANCA
LW7 CATAMARCA
LW3 TUCUMAN
LT13 OBERA (Misiones)
LU20 TRELEW
LU16 RIO NEGRO
LU19 CIPOLLETTI
LT10 UNIVERSIDAD (Santa Fé)
LU10 AZUL - LV13 SAN LUIS - LU21 GOLFO SAN JORGE (Caleta Olivia, Santa Cruz)
CW43 B INTERNACIONAL (Rivera-Uruguay) y otras que se irán agregando..!

EN ESTE GRAN PREMIO se utilizarán 70 horas de transmisión. Diez horas por cada una de las 6 etapas, de 6 a 16 horas, y 10 NOCHES DE GALA, de 19 a 20 horas, los días de etapa y de descanso.

VERDADERAMENTE, CUBRIREMOS TODO EL PAIS...!

MEDIOS DE COMUNICACION

3 AVIONES sobrevolarán permanentemente la ruta de las etapas dotados de poderosos transmisores. 6 RADIO MOVILES. Puestos de líneas microfónicas y 200 especialistas al servicio de nuestros programas.

SEÑOR ANUNCIADOR: Consúltenos para intervenir en estas transmisiones. Será la mejor inversión de publicidad que Ud. puede realizar. Sus seguros resultados lo sorprenderán muy gratamente.

D'AGOSTINO DEPORTES

Larrea 52 - Teléfonos: 47-3137 y 47-3254

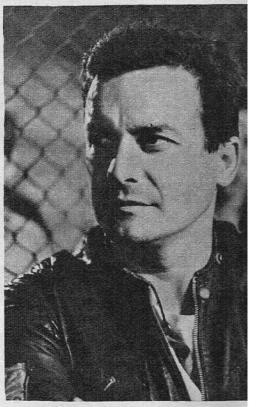
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA FUNCION DEBE CONTINUAR

Como en el teatro, año tras año la pista de FCO se puebla de ruido y de gente en las noches de verano. El próximo sábado, comienza el espectáculo

El sábado pasado hubo entrenamientos con muchas motocicletas pero muy pocos midgets. El de Rubén Cané fue uno de los que se encargaron de llenar el aire de tierra arada y de ruido a Ford.

Raúl Sardá, campeón de speedway: corre en Turismo, es fanático del GP, corre en Fórmula Cuatro, pero entre todo esto, prefiere decididamente el speedway.



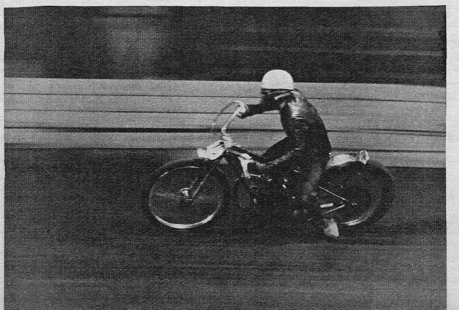
Avanza el verano y el ruido se va apagando. Unas pocas carreras pequeñas matizarán los fines de semana después del GP y hasta las calles se despoblarán de automóviles que se concentrarán con sus dueños, señoras y niños en pacíficos ugares de veraneo como Mar del Plata o Mar del Plata. Sin embargo permanecerá en Buenos Aires un grupo activo y por cierto que ruidoso: todos los sábados a las 21, a partir del próximo, los entusiastas y empedernidos del speedway motociciclístico y de los midgets darán vida a la cancha de Ferro Carril Oeste, en Martín de Gainza 250, cerca de Primera Junta. Y esto no es novedad, puesto que sucede todos los veranos desde hace casi 20 años y algunos, como Milosi y Santostéfano por ejemplo, desde entonces van allí con su pasión y su traje de cuero y vuelven con una sonrisa y la cara llena de tierra.

La moto cruzada, pierna izquierda afuera, la correcta dosificación del acelerador, todo a 80 km/h sobre un aparato de unos 45 CV que tiene una relación total de desmultiplicación de 9 a 1 y sobre una pista de tierra cuya cuerda externa está limitada por una sólida empalizada y un alto y no menos sólido alambrado. El speedway es cosa de locos. Para muchos, para los que ven de afuera, para los que se imaginan sentados arriba de una langosta de caños con dos ruedas y 500 cm³ de cilindrada . . .

Pero para Raúl Sarda, campeón de la especialidad en la última temporada, corredor de Turismo (con "Klear" en el GP), presencia habitual en Fórmula Cuatro, el speedway es el summum: "Corremos contra toda la lógica, aquí no hay escuela, esto requiere una adaptación constante y un largo aprendizaje para salir de todas las situaciones, permanentemente cambiantes, a la par de los mejores". Y Sarda puede ser considerado un novato en las otras actividades motorísticas, pero hace doce años que gira sobre la pista de speedway.

Las "langostas" tienen un cuadro simple de caños rígido atrás y con una horquilla delantera articulada y suspendida mediante pequeños resortes o bandas de goma que permiten solo un par de centímetros de carrera. En el correspondiente lugar hay un motor JAP monocilíndrico de 498 cm³ de cilindrada con varillas y balancines, con resortes expuestos, alimentado por un carburador Amal de doble cuba y encendido con un magneto BTH. El cigüeñal está montado sobre rodillos, la lubricación es a presión y el régimen máximo es del orden de las 6.500 rev/min. Una cadena primaria transmite a un embrague multidisco tipo Norton y de allí —sin caja, por supuesto— otra cadena impulsa la enorme corona de la rueda trasera. Las ruedas son de gran tamaño con cubiertas especiales importadas Goodyear o Dunlop de medidas 22 x 275 adelante y 19 x 350 atrás. Combustible: alcohol puro para los 14:1 de compresión que alcanzan algunos motores. Con variantes más o menos refinadas todos los motores de speedway responden a esta descripción técnica y, contrariamente a lo que ocurre en los midgets, la calidad de realización técnica y mecánica es generalmente buena y en algunos casos sobresaliente.

Un vehículo prolijo, 450 metros de tierra, un fondo de tablones y tribunas y un gran entusiasmo. El speedway siempre es espectáculo.



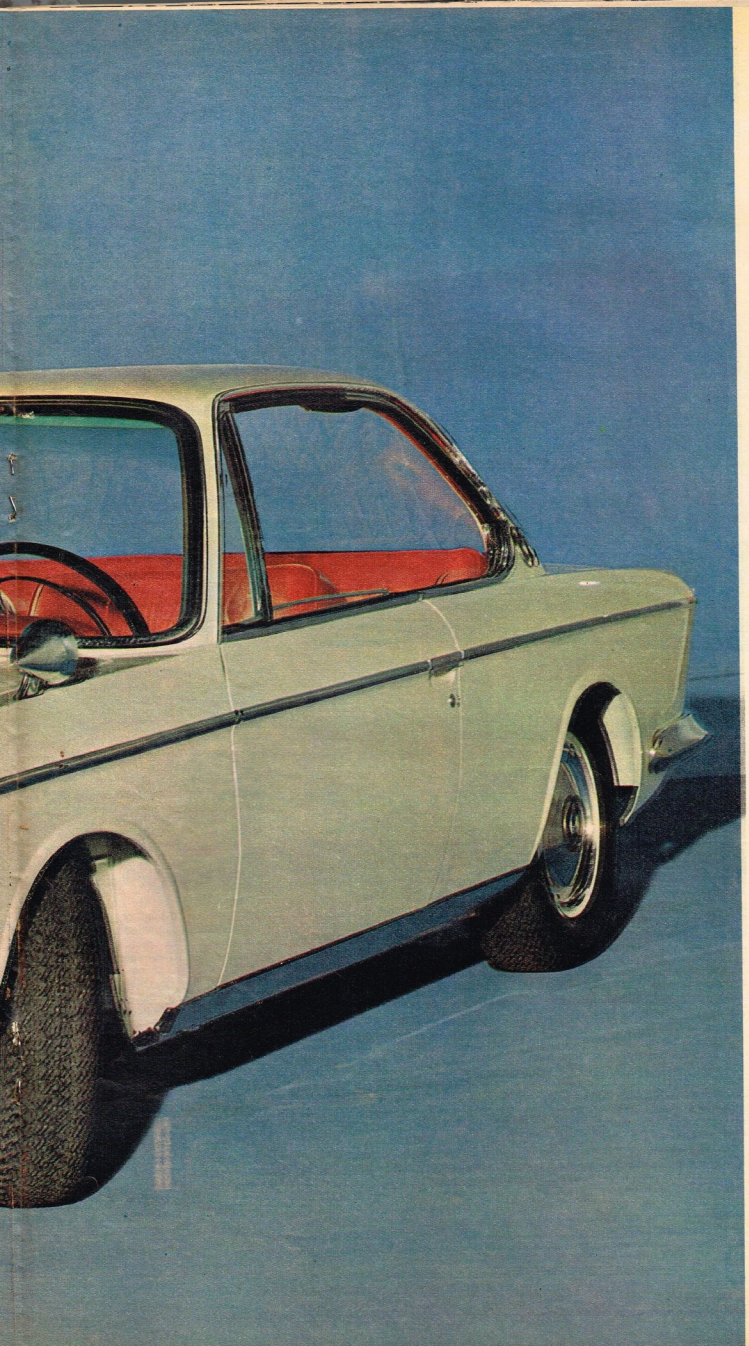
Como vehículos especializados para realizar un mismo tipo de tareas, los midgets se parecen a las motos de speedway en muchas de sus soluciones, sólo que utilizan generalmente elementos mucho menos nobles o mucho más viejos. Los vehículos miden unos dos metros entre ejes y el conductor va erguido, bien afuera. Salvo alguna excepción el motor es el viejo Ford 60 con un solo carburador Ford y magneto, unido a un embrague, un cardan y un puente trasero de relación 5:1 o cercana, generalmente desprovisto de diferencial. El puente puede ser Ford, Jeep o Bugatti. Los ejes son rígidos, suspendidos "a la Ford" con un semielíptico transversal y, a lo sumo dos cuarto elípticos atrás. Hasta hace poco se utilizaban amortiguadores a fricción tipo Hartford, pero actualmente se ven amortiguadores hidráulicos modernos. Aunque algunos no usan amortiguadores . . . Un solo freno detiene a los midgets; comandado por una palanca manual accionna la rueda trasera izquierda y las cajas de dirección son de distintos orígenes, pero montadas siempre con relaciones de palancas muy directas.

Una nueva comisión directiva que preside Roberto Barofio controla desde el 25 de octubre la Asociación Argentina de Automóviles Midget. Hay entusiasmo —prometen 25 automóviles para mediados de temporada—, hay mucho dinero en juego . . . y el próximo sábado empieza la función.

H. S.

ESTE ES EL BMW C.S.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BMW fabrica un automóvil de avanzada técnica apto para alimentar la fantasía

por HORACIO SPERATTI

Si cualquiera de nosotros, teóricos idealistas de café, se propusiese diseñar un automóvil desde el vamos —y hablamos simplemente de un automóvil de turismo, no de un especial de competición— coincidiríamos rápidamente en la determinación de varias de sus características básicas. Veamos:

"Nuestro" automóvil tendría una carrocería autoportante de líneas fluidas y aspecto deportivo, un motor de dos litros de carrera corta con árbol de levas en la cabeza, cinco bancadas, dos carburadores doble cuerpo, una potencia específica de unos 70 HP/litro. Pasando a los demás mecanismos incluiríamos por supuesto suspensión independiente en las cuatro ruedas, frenos de disco, una dirección muy sensible, caja de cinco velocidades y una velocidad máxima cercana a los 200 km/h.

A los muy prácticos ingenieros de la Bayerische Motoren Werke se les ocurrió la misma idea que a nosotros; los otros ingenieros, de desarrollo, de producto, de planta, de blablá, dijeron que sí y el resultado fue el magnífico BMW 2000 CS que posee exactamente todas aquellas características y que es, por ello, uno de los más exquisitos automóviles de turismo de 1966.

El 2000 CS es un cupé de cinco asientos que fue mostrado por primera vez al público en el invierno de 1965. Sus cuatro cilindros miden 89 mm de diámetro y 80 de carrera, totalizando 1.990 cm^3 de cilindrada. Con una relación de compresión de 9,3:1 alcanza una potencia de 120 CV DIN, equivalentes a 135 HP SAE a 5.800 rev/min, suficientes para una velocidad máxima de 185 km/h. Por supuesto, estamos hablando de cifras de catálogo que solo permiten imaginar el rendimiento de este vehículo con preparación Anexo J, especialmente cuando se cuenta con un perfeccionado sistema de circulación de gases que comienza en dos carburadores Solex horizontales de doble cuerpo.

El puente trasero es, por supuesto, suspendido, de par hipoidal (relación 3,9:1) y la caja normal de cuatro velocidades sincronizadas con palanca en el piso; opcionalmente se ofrece una caja de cinco velocidades. Las suspensiones utilizan resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos, barra antirrolido adelante y elementos de goma que proveen al sistema características de flexibilidad variable. Geométricamente, las suspensiones delanteras son de trapecio articulado y las traseras de brazo oblicuo arrastrado.

ATE proveyó los discos de freno para las ruedas delanteras, de 27,2 cm de diámetro; las ruedas traseras utilizan campanas convencionales y todo el sistema es asistido por un servo. La dirección utiliza un sistema a tornillo y dedo; las cubiertas son de medida 175H x 14.

El cupé BMW es más grande que lo que denuncian sus equilibradas líneas: tiene una distancia entre ejes de 255 cm, trochas de 133 y 138 cm, adelante y atrás, respectivamente; una longitud total de 453 cm y una altura de solo 136 cm.

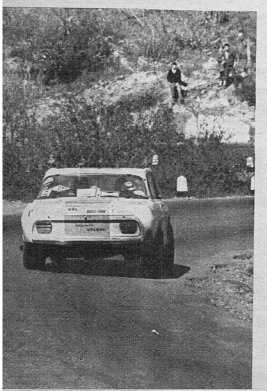
Para quienes necesiten colocarse un automóvil vistoso alrededor sin la necesidad de gozar de su contenido, BMW también tiene la respuesta: el 2000 C Automatic, idéntico en todo al 2000 CS salvo en el hecho de ofrecer solo 100 CV DIN en su motor y de disponer de una caja de velocidades ZF automática de tres velocidades con convertidor de par.

¿PARA QUE SIRVEN LAS PIRAMIDES?

por RONALD HANSEN

Raúl Cotet, la tradición viva en los recuerdos, en el color, en las formas, en la técnica.

Jorge Cupeiro, progresista, el comienzo de una marcada evolución.



A mí me dan un poco de bronca aquellos que critican el teshé por una especie de concepto ético-social.

Por cierto que hay mucho que criticarle. Es amorfa, ilógica. Hay un desperdicio de plata impresionante; cuatro millones de pesos para andar a 220 en un Ford 37. Mucho ¿no?

Los circuitos en su gran mayoría no enseñan a manejar sino a apuntar. Kilómetro tras kilómetro de rectas, luego una curva que cómodamente puede tomarse a 50 y después otra recta infinita. El reglamento está lleno de anomalías. En fin: baches y desperfectos hay de a miles.

Pero no por eso es menos argentina la categoría; más aún, diría que por eso lo es más. Participa de los mismos defectos y problemas e inmadureces de que todos participamos como país. En la tierra más rica del Hemisferio Sur tenemos villas miseria a dos kilómetros del Cavanagh. Lamentablemente, es parte de nuestro proceso de evolución.

Yo siempre insisto en que todas las cosas que hace un muchacho en su vida son necesarias y que los golpes que no se da a los 15 años se los da a los 50, cuando es peor. Y lo mismo, a mi juicio, se aplica a los países. Y, transitivamente, a las categorías muy autóctonas como Turismo Carretera.

No creo, por eso, que debamos adoptar una política de **lascia estare.** No es constructivo condonar errores ni tampoco mirar pasar los teshé con la estudiada indiferencia de un rabino ante un camión lleno de chorizos. No se trata de una cuestión social y uno no es más ni menos **bien** porque sea detractor del teshé. Después de todo, corren Maneco y Tuky y Charlie, **¿nein?**

Yo siempre pienso que los que critican el TC **a oltranza** nunca estuvieron arriba de otro auto que no fuera el Fiat 600 de papi. Auto macanudo, pero no habilita para opinar sobre si andar a 220 en caminos de tierra es correr en serio o no. Si habilita —o puede habilitar— para opinar que tal o cual suspensión no está bien diagramada o que en realidad no hacen falta tantos amortiguadores.

Tampoco se trata de que estemos escribiendo esto escuchando el lejano bordoneo de guitarras o con Julio Dávalos mirando encima de nuestros hombros. Se trata de interpretar un poco el sacrificio humano, bien o mal dirigido. Las Pirámides fueron una barrabasada histórica, pero todos los años centenares de miles de turistas van a ver las Pirámides. Y no se pueden negar las Pirámides como no se puede negar el TC.

Claro que si uno hubiera estado en la época de Keops y hubiera tenido un órgano de prensa libre, cosa muy difícil porque en esa época no había prensa y tampoco era libre, uno hubiera opinado que en lugar de gastar tanta guita en pirámides se podrían haber hecho unos regios hospitales. Claro que eso a Keops no le hubiera gustado ni medio, circunstancia harto poco saludable en esa época.

Con el mismo criterio entendemos que son lícitas —e inevitables— las críticas al teshé cuando no involucran una intención destructiva. Posiblemente muchos de nosotros, en el fondo del alma, hubiéramos deseado que ya hace muchos años la categoría hubiera evolucionado de una forma distinta, creando coches aerodinámicos, racionales y que si fueran a costar tanto, que al menos devolvieran ese costo en performance. 230 ó 240 kilómetros por hora no es una cosa del otro mundo para coches de cuatro litros con fórmula virtualmente libre en cuanto a preparación se refiere. Pero de todos modos tenemos que aceptar las cosas como están y como expresión de nuestro generoso desorden en hacer las cosas. Que algún día se arreglará.

Yo tampoco creo que la evolución en TC haya sido tan sensacional como piensan algunos. Más aún, siguen apareciendo vehículos aparentemente diseñados más teniendo en cuenta el Código de Hammurabi que un Manual de Taller; pero lo que sí es interesante es que se van marcando mucho más las diferencias entre un auto racional como el Chevy II o el Ford de López Oribe y los vehículos menos diseñados y más armados de pieza en pieza. Y si decimos que es funcional el auto de López Oribe, lo decimos sin ignorar que su diseño no toma en cuenta ciertas posibilidades que dicta la técnica 1966, pero que los reglamentos del TC no autorizan.

Y aparte del hecho puramente técnico, no hay que olvidar el cuociente humano. No hay que olvidar el sacrificio de muchos para que se diviertan unos pocos, que es el TC. Ese es otro factor que los detractores por detractar, no toman en cuenta, porque nunca supieron lo que es trabajar dos días y dos noches sin dormir para que después el auto rompiera a diez kilómetros de la partida. Y no obstante, estar el domingo siguiente para la otra carrera.

El TC es irracional, ilógico, folklórico, indebidamente promocionado, y pletórico de lacrimosos sucedáneos. Pero a despecho de todo eso, es una categoría nuestra. Tenemos que tratar de mejorarla y no de tirarla abajo. Que es lo que mucha gente no comprende. No es lo mismo chicha que limonada.

Ni tampoco criticar las aberraciones que se cometen en TC es incurrir en delito de lesa patria.

La limonada, tampoco, es lo mismo que la chicha.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Este auto ya viene **preparado** para lo que a usted se le ocurra exigirle

Las condiciones deportivas del PEUGEOT 404 son naturales.
Su pique, su velocidad, su "reprise", son las de un automóvil de competición.
Claro que el PEUGEOT 404 no se fabrica con esos fines. La idea es que usted se encuentre con el auto que satisfaga sus necesidades de línea, de confort.
Pero PEUGEOT ha demostrado que corriendo, también gana.
(Quién lo diría, no? Con ese aspecto tan señorial, con esa sobria elegancia de líneas. Pero es así.)
Así es el PEUGEOT 404.

PEUGEOT 404

La calidad que no se discute

MAYORGA: madurez y proyección

Quien hubiera visto sus largas piernas tapizadas por un pantalón rechinante (imposible recordar el nombre de la tela, pero era peluda, acanalada, amarillenta) y su cabeza inconfundible metida adentro de un sombrero casi mexicano cuya ala tenía una dimensión levemente menor al estilo de Saturno, hubiera podido creer cómodamente que Francisco Mayorga es un tipo incapaz de poder concentrarse para manejar seriamente un automóvil de carrera. Sin embargo, tres decenas de competencias donde alternó invariablemente en los tres primeros puestos, siempre que no abandonara, aseguran todo lo contrario.

Su pantalón y su sombrero —blanco de todas las atenciones en La Falda, durante el último Gran Premio— tienen el valor de ser los últimos coletazos de su condición de muchachito. Entre el Mayorga de 1964, cuando corrió el Gran Premio en una Giulia, camouflándose con el seudónimo de "Fueguinos" y el Mayorga de 1966 analizando con sorprendente madurez los infinitos inconvenientes que sufrió y su posterior abandono, hay un año luz de diferencia. Quizá su flamante matrimonio y su primer hijo en viaje hayan sido el gran factor del cambio (aunque casarse le haya significado el agrio boicot del Club Atlético Mufosos Unidos, del que es socio fundador y benemérito). O quizá no. Pero Francisco Mayorga creció en una medida que él mismo recién empieza a conocer. A los 25 años se insinúa como uno de los hombres jóvenes con mayores probabilidades de convertirse en uno de esos pilotos completos que funcionan con la misma soltura en la ruta y en el circuito. Empezó a correr poco después de obtener orgullosamente su Libreta de Enrolamiento, con los históricos Borgward, debutando en las 100 Millas de Piriápolis. Pasó después al Autódromo, corriendo dos veces en la categoría "hasta 160 km/h" que organizaba la AAAS. Más tarde descubrió las virtudes del Alfa Giulia, ganó en San Pedro, Capilla del Monte, Lobos y dos veces en el Autódromo, alternando con un Fiat 1500 del equipo Sergi.

Actualmente, cuando no se sabe ciertamente cuál va a ser el destino del equipo, Mayorga no dejó de preocuparse por su proyección y ya piensa en un Alfa GTA que probablemente sea el primero de un grupo de cuatro que comprarán con tres amigos. Es la mejor manera de creer que las competencias de la categoría Turismo deben ser internacionales...

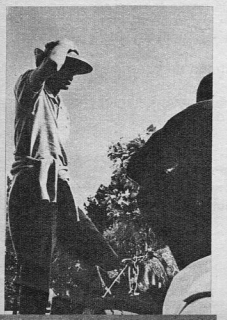
Además, refleja permanentemente su interés por las categorías capaces de enseñar y exigir y por eso habla a menudo de automóviles monopostos, pero el temperamento que lo obliga a ser consecuente con su necesidad de correr, correr y correr, le sugirió la preparación de un Falcon F-100 para TC que pronto estará rodando. Y por supuesto, también aquí se pondrá de manifiesto el contacto de Mayorga con los automóviles finos: su Turismo Carretera tendrá frenos, caja, diferencial y dirección de Alfa Romeo 2.600.

Siempre habla de "Ramoncito", su mejor amigo, que a la vez es su acompañante. Para alguien que ama correr, llevar a un amigo de acompañante tiene un valor incalculable, sobre todo si es como Ramoncito:

—¿Entiende mucho de mecánica...?

—¡Uf! Imaginate, está estudiando medicina

C. M. T.



MOTONAUTICA

DESTINO: ROSARIO PROMEDIO: 90 KM/H

por GUILLERMO MARTIRE
fotos RICARDO SAN SEBASTIAN

Buenos Aires y Rosario son las dos ciudades capitales de los "movimientos" motonáuticos más importantes de nuestro país y, como es de suponer, cada capital quiere para su patria chica la hegemonía en el asunto.

Los rosarinos todos los años organizan una hermosa carrera —la más larga en su especialidad en Sudamérica— desde Tigre a Rosario, con un recorrido de casi 300 kilómetros. Con esta competencia los muchachos de la segunda del país tienen el sano propósito de cotejar fuerzas con sus colegas de la Reina del Plata y de paso ganarles en todas las categorías. A tal efecto la Tigre - Rosario dispone de un reglamento ad-hoc que no tiene nada que ver con el reglamento de la clase argentina Turismo y en el que figura una clasificación por hándicap que debiera analizarse un poquito porque parecería ser que no les da posibilidades a las embraarcaciones propulsadas por motores de baja potencia.

La fórmula del hándicap rosarino tiene como términos la relación peso/potencia multiplicada por la velocidad promedio establecida, dividido todo este producto, por los kilómetros recorridos, pero (aquí está la madre del borrego) la relación peso/potencia está limitada en 8:1 con lo cual los motores con poco "fiatto" quedan sin chance. Se nos ocurre que los reglamentos para las carreras de este tipo, debieran normalizarse adoptándose para todo el mundo el reglamento nacional, que justamente ahora acaba de ser normalizado a su vez, igualándolo al internacional. Esto ayudaría a incorporarnos paulatinamente a la actividad mundial (nosotros "en" el mundo y no nosotros "frente" al mundo), con resultados que seguramente redundarán en beneficio de nuestro deporte e industria.

La carrera Tigre-Rosario prometía este año la intervención de aparatos muy interesantes del tipo Mojarra propulsadas por: Ferrari 2500 (Norberto Rivero), Mercedes Benz 220 (Héctor Iglesias), Pontiac 280 HP (Enrique Landini) y una jauría de seis Mojarras con sendos Falcon, pero parece ser que los problemas que tuvieron antes de la largada les impidieron ser de la partida —salvo tres Mojarras Falcon y Landini—. De todos modos los rara avis no anduvieron mucho, ya que este último llegó hasta el Luján y Caraguatá, abandonando posteriormente, y la Mojarra que más lejos pudo ir fue la de Cuoco (Sirena V) que se hundió a la altura de San Pedro.

Evidentemente estos hidroplanos no son los elementos ideales para afrontar competencias de este tipo, ya que por sus características de "pisteros" son de poco aguante y no

El ganador de la clase motores fuera de borda hasta 100 HP, Enrique J. Nizzo, obsérvense dos cosas: la cómoda posición del acompañante (lógicamente momentánea, hasta que la lancha planeara) y el volante postizo agregado para desplazar hacia atrás la posición del timonel.

Rodolfo Laffranchi se va a detener para reabastecerse en San Pedro; se clasificó segundo en el hándicap con la veterana Bermuda Jr. (alías "La Pelota").

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Un número puesto en cada carrera que disputa, Alberto Regnicoli ganó la cinta azul de la Tigre-Rosario, aunque no superó su tiempo del año pasado. Aquí está pasando por San Pedro.

pueden arremeter contra marejadas made in Paraná.

A propósito de Cuoco, es de destacar el lindo gesto de Virgilio Percas (que en esta oportunidad llevó como tripulante al bombón de su hija Virginia) quien debió abandonar después de socorrer —remolque y salvataje— al referido mojarrista en San Pedro.

Alberto Regnicoli (El Nato) hizo su rentrée después de una prolongada inactividad, ganando la categoría Fuerza Libre (teórica cinta azul) con su catamarán Fetiche III, que estrenaba dos nuevecitos Mercury 110 HP. Ganó de punta a punta estableciendo un promedio de 90,835 km/h para el recorrido total, fijando un parcial terrorífico hasta la boca del Baradero: 110 km/h.

La clase fuera de borda hasta 50 HP fue bien ganada por Muzzio-Pizzarro con la "Géminis V" (según nos informaron no tiene relación con las cápsulas espaciales del proyecto homónimo de la NASA), que estableció un tiempo bastante bueno para el trayecto, aun cuando no superó marcas anteriores.

El hándicap dio el triunfo a los rosarinos Guillermo Chappero acompañado por Pedro Hidalgo, quienes pilotearon la Milano II propulsada por un Mercury 50 (estaban en la relación peso-potencia límite de 8:1).

Juan Carlos Vezzuci ganó la clase 110 HP fuera de borda, siendo su lancha Pampero III la segunda lancha en trasponer la línea de llegada frente al monumento a la Bandera en Rosario, detrás de Regnicoli.

Dos abandonos que quitaron emoción a la carrera: Barbot (clase 50 HP) y Romitelli (clase 100 HP), que venían haciendo una excelente carrera.

Un pajarito nos dijo que la Prefectura Nacional Marítima estuvo un tanto apática para efetcuar los salvatajes y que algunos desafortunados que abandonaron (fueron once en total) tuvieron que esperar hasta la noche con las molestias del caso.

Para los que gusten de los números: se inscribieron 33, largaron 22 y llegaron 11; sugestivo, ¿no?

CLUB MOTONAUTICO ROSARIO - 13/XI/66
CLASIFICACION

HANDICAP GENERAL

Pos.	Timonel	Acompañante	Embarcación	Puntaje
1º	Chappero, Guillermo .	Hidalgo, Pedro ...	Milano II	1,260
2º	Laffranchi, Rodolfo ..	Pérez, Juan	Bermuda Jr. ..	1,273
3º	Girolami, Delfo	Feltrin, Juan	V. Constitución	1,221
4º	Nizzo, Enrique	Stragiotti, Rodolfo .	Casilda III	1,112
5º	D'Aria, Juan	Tocco, Francisco .	Jet Rambler ..	1,038
6º	Muzzio, Juan	Pizarro, Alfredo ..	Geminis IV ...	0,972
7º	Vezzuci, J. C.	Vezzuci, Jorge ...	Pampero III ...	0,971
8º	Yriart, Carlos	Romer, Carlos ...	Pepepe	0,934
9º	Galli, César	Rodrigue, Daniel ..	Pouppe	0,786

FUERZA LIBRE

	Regnicoli, Alberto ...	Gatti, Abel	Fetiche III ...	3h15m15s

FUERA DE BORDA HASTA 110 HP

1º	Vezzuci, J. C.	Vezzuci, Jorge ...	Pampero III ...	3h28m24s

FUERA DE BORDA HASTA 100 HP

1º	Nizzo, Enrique	Straggiotti, Rodolfo	Casilda III ...	3h44m45s

FUERA DE BORDA HASTA 75 HP

1º	Girolami, Delfo	Feltrin, Juan	V. Constitución	5h10m04s
2º	Laffranchi, Rodolfo ..	Pérez, Juan	Bermuda Jr. ..	5h23h07s

FUERA DE BORDA HASTA 50 HP

1º	Muzzio, Juan	Pizarro, Alfredo ...	Geminis IV ...	4h13m57s
2º	Varese, Pedro	Frausin, Juan	Gammes	4h17m58s
3º	Galli, César	Rodríguez, Daniel	Pouppe	5h16m46s
4º	Chappero, Guillermo .	Hidalgo, Pedro ...	Milano II	5h17m15s
5º	Yriart, Carlos	Romer, Carlos	Pepepe	7h01m40s

INTERNO HASTA 110 HP

1º	D'Aria, Juan	Tocco, Francisco .	Jet Rambler ..	6h25m05s

KART: UNA FIESTA EN ROQUE PEREZ

Se está por iniciar la final en Roque Pérez. Con largada estilo Indianápolis ya van colocados en fila. Salen de la última curva y están por pasar el control. Oscar Sobral (8) ya acelera a fondo, Roberto del Campo (3) va a medio gas. En segunda fila, Carlos Nani (12) oculto detrás de del Campo y Jorge Mejías (5), virtual campeón de Fórmula Stock. Más atrás, Juan Bertolo (13) y Jorge Lafranconi (17).

fotos: CARLOS ARCURI *por PEDRO ANIBAL REVOREDO*

Adonde quiera que vaya, el karting lleva calor de fiesta y mucho, pero mucho ruido. El ruido sólo es una de las muchas cosas que sirven para dar a toda competencia ese calor de fiesta. Roque Pérez lo vivió diez días atrás festejando el día de su patrono. Claro, que cualquier ciudad siempre tiene algún festejo, aunque tan sólo sea los noventa años de Doña María y se las ingenian muy bien —cuando tienen la fecha— para encontrar la excusa que festejar.

La Federación Argentina de Karting ha formado un equipo que se encarga de realizar la fiesta en toda su amplitud y es quien ha levantado la imagen del karting de tal manera que todos los domingos haya carreras. Su contribución va desde banderilleros, cronometristas que se encargan de difundir la clasificación al instante, señalización de la pista con banderas blancas y celestes y largadas estilo norteamericano con muchas bandera. Así, por ejemplo, cuando llega el ganador los demás corredores se van correctamente a los boxes, y aquél recibe en el aire la bandera y con ella sale a dar la vuelta triunfal. Estos son algunos de los muchos ejemplos que podríamos dar.

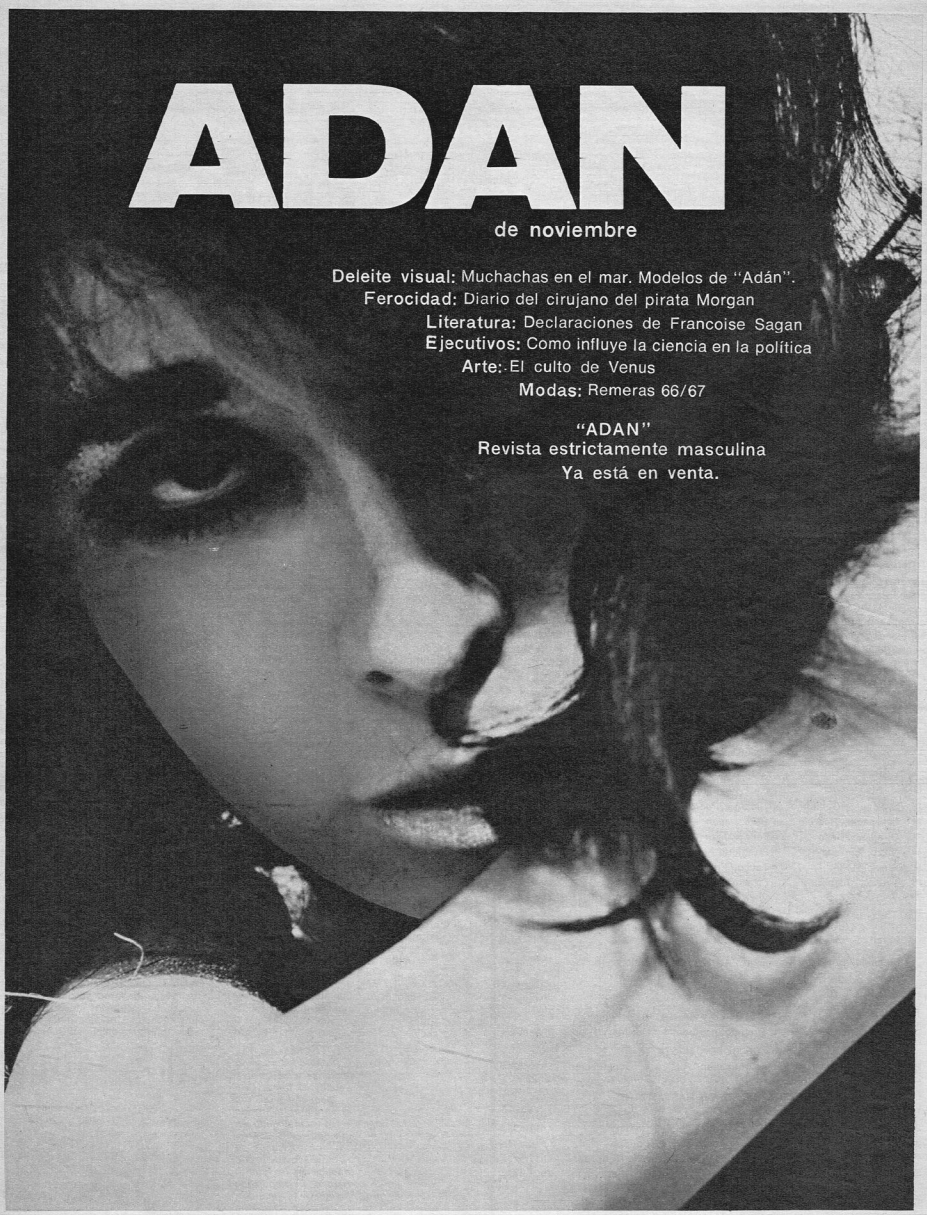
El Roque Pérez Moto Karting Club organizó una reunión en la Plaza Bartolomé Mitre de dicha ciudad. Este circuito cuadrangular constaba de cuatro rectas de cien metros cada una y cuatro curvas de noventa grados. Allí los kart pudieron realizar un elevado promedio (77 km/h) gracias a lo ancho de las calles que permitieron mantener una mayor velocidad en las curvas. Pero este circuito no es ni siquiera el más ligero. En el Circuito Nº 5, el más lento del Autódromo, Herceg alcanzó para una velocidad promedio de 114 km/h, más de lo que alcanza un Turismo o un minijunior.

La Fórmula Stock se disputó en dos series de quince vueltas con clasificación por suma de puntos. La primera serie la ganó Jorge Mejías, seguido de Lopetegui, Damiani, Galeazzi y Moro. La segunda la ganó Lopetegui, y seguido de Damiani, Mejías, Moro y Ciancaglini. Lopetegui alcanzó un promedio de 72,926 km/h con su motor RF de serie y 100 cm³. Con esa victoria pudo obtener el triunfo final totalizando 36 puntos. Le siguieron Mejías con 34, Damiani con 30, Moro con 22, Galeazzi con 20 y Ciancaglini con 18.

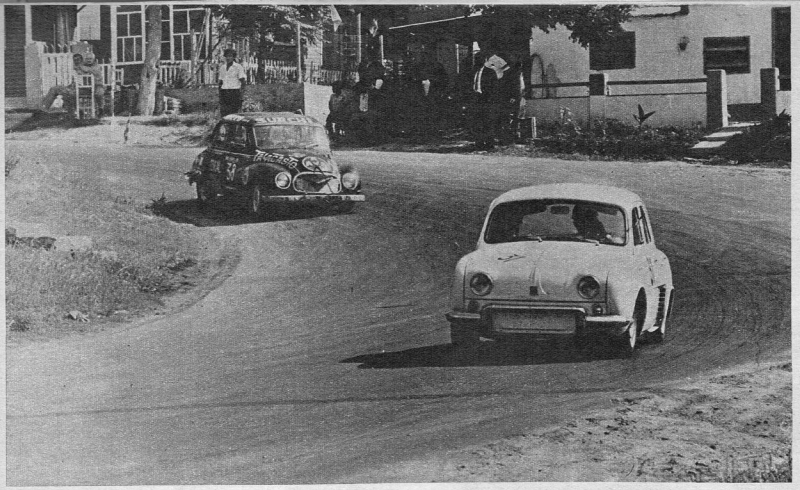
La Fórmula B brindó el espectáculo de la tarde con dos series de quince vueltas, un repechaje de ocho y la final de treinta. La primera fue para Oscar Sobral a 75,852 km/h, seguido de Nani, Lafranconi y Galeazzi. La segunda la ganó Roberto del Campo a 76,363 km/h, seguido de Jorge Mejías, Juan Bertolo y Raúl Moro. El repechaje lo ganó Aldo Lopetegui a 73,719 km/h, seguido de Virgilio Capaccione.

La final se inició con todo el ruido que se puede imaginar. Y duraría treinta vueltas y 10m3s2. Oscar Sobral estuvo en punta durante una vuelta, pero en la segunda fue desplazado por Roberto del Campo. Este no la abandonaría hasta el final, mientras que Sobral abandonó muy temprano. Seguía el ruido y muchos perdían la cuenta de las posiciones. Del Campo se alejaba de Lafranconi y finalmente llegó a la meta tres segundos delante. Tercero fue Nani. Atrás se clasificaron Capaccione, Bertolo, Mejías, Vitiriti y Moro. Luego de su vuelta triunfal, Roberto del Campo recibió su corona de laureles y los besos de dos jóvenes locales. Toda una fiesta. Quizás allí encontremos por qué en muchos pueblos donde se ha corrido karting, siguen con atención la actividad a través de la información periodística. Luego siguió la fiesta: bombas de estruendo y una procesión. Lamentamos no dar los resultados de la procesión, pues nuestro trabajo dominical nos requería urgentemente en Buenos Aires.

El Chaparral vira cruzado. Roberto del Campo comienza a acelerar y suelta el freno. Este pequeño monstruo es el kart más avanzado actualmente en actividad. El Chaparral posee frenos de disco a presión hidráulica en las cuatro ruedas. Es impulsado por el motor más rendidor, el Herceg. Con este kart, Roberto del Campo es virtual campeón de Fórmula B. Su costo total llega a los 200.000 pesos.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En el transcurso de las primeras vueltas Gradassi todavía viajaba cerca de Copello. Pero el Renault, inexorablemente, se distanció lo suficiente como para ganar con cierta amplitud. El DKW ya le pierde las pisadas.

por GERMAN R. SOPEÑA

fotos de JORGE DIAZ

GALLO, COPELLO Y D'APICE

Aunque llegó, el Gran Premio tuvo sus sinsabores para Rodolfo D'Apice. Ahora tuvo un merecido triunfo que obliga a pensar en más cosas por el estilo. Pensamos que D'Apice puede hacerlo.

Juan C. Gallo endereza las ruedita delanteras y se va en busca del control. El poco peralte de la curva provocaba el sobreviraje en los autitos con motor trasero. Cola un poquito afuera y ruedas para el lado opuesto al de la curva también dan su espectáculo.

Cualquier carrera de autos, cuando promete ser linda, atrae buena cantidad de gente, y un circuito tan interesante como el de las barrancas de San Pedro prometía realmente mucho. Por lo demás, gran cantidad de inscriptos y buen tiempo aseguraban una tarde muy agradable junto al río. Como si todo ello fuera poco hubo piñas, piñas y más piñas (ninguna con consecuencias), cosa que elevó el interés emocional en buena medida.

Algunos de esos golpes se produjeron por culpa de dos factores, quizás los únicos criticables del circuito: la dimensión bastante angosta del camino y una curva de noventa grados con una construcción en el lado exterior y con una corta salida de escape que terminaba en un barranco de proporciones. Como se ve, no muy atrayente para quedarse sin frenos. Que fue exactamente lo que le sucedió a "Perry Mason", primero, y a Daniel Rocco, después. "Perry Mason" eligió el paredón cuando los frenos no le respondieron, porque además venía sin segunda, mientras que Rocco, con el Fiat 1500 y sin sus hermanos, se fue volando —ni más ni menos— como cien metros para aterrizar en una hondonada con los únicos daños de una hoja de elástico rota y la correa del ventilador fuera de su lugar. Se repusieron del susto y el auto salió andando perfectamente. Para no creer.

Sin embargo todo había comenzado con tranquilidad, con la primera de las tres series en que se disputó la A. En ella Ferrea realizó un cómodo paseito desde la partida cuando picó en punta para perderse en la noche de los tiempos en cuanto a sus perseguidores. Feruglio también se ubicaba con holgura en el segundo puesto, en tanto el tercer lugar fue peleado sin respiro por dos NSU Sport, con la cupé De Carlo de Osvaldo Caiafa. Finalmente Roth con el NSU los aventajó a Caiafa y a Otero. Pero los Sport Prinz ya están viejitos, los pobres...

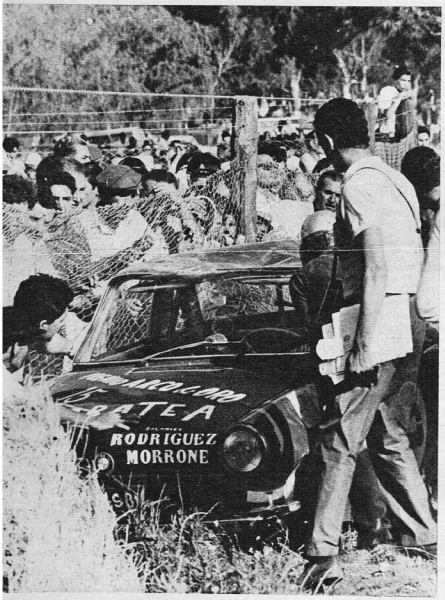
La segunda serie de la categoría A ya tuvo en cambio mayores atractivos. Por ejemplo: feroz lucha entre "Klear" y Gallo para determinar el puntero, al promediar la serie el fuerte golpe de Mario Cámera y amenizando todo, los insólitos aparatos: el Isard 400 de Scofoni que anda casi como un 700 y el Citroen 2 CV de Terrizzani, que rola como un yate.

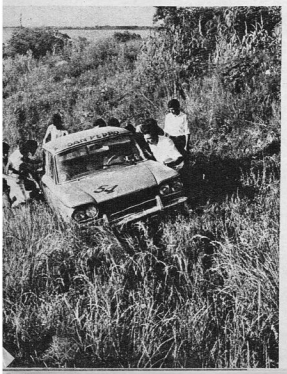
Volviendo a Cámera: éste corría con la cupé BMW de Luis Dal Zotto, quien al ver su auto totalmente destrozado (se abrazó a un árbol), comentó sobriamente: "Mirá cómo quedó la cupé" —y se fue sin más. A todo esto "Klear" y Gallo seguían girando en forma inseparable y en la última vuelta Gallo se tiró con más decisión, logrando el primer puesto por tres décimas.

La cantidad de autos inscriptos de la A obligó a una tercera serie de esta categoría, donde las dominantes cupés De Carlo manifestaron otra vez su hegemonía entre los 700 cm³. Ahora por intermedio de Juan Sampayo, quien se cortó en forma fácil sin ser molestado por la presencia de "Perry Mason", quien luego se llevaría el paredón por delante en la final.

Y luego el duelo esperado en la categoría B: Copello y Gradassi. Pero no fue tal. No por alguna causa humana o por alguna falla mecánica, sino porque simplemente el Auto Unión ya no puede alcanzar a los 1093 de Berta. Es innecesario decir que Gradassi manejó tan excelentemente como siempre, y como lo mismo sucedió con Copello, cada vuelta permitía apreciar a la perfección la diferencia que iba estableciendo la superioridad del Renault. Los dos pilotos estuvieron tan por encima de los demás que apagaron un poco el brillo de la carrera, avivado en cierta forma cuando ambos comenzaron a pasar rezagados en forma notable. Pedro Sancha, el sempiterno entusiasta, no tuvo un buen día porque desde el comienzo el Fiat le ocasionó problemas de temperatura de aceite y de agua, terminando en el Parque Cerrado con aparente pinchadura de pistón. Visintini cambiando bujías y saliendo de nuevo y Néstor Gordó, el representante local, con un trompo y un posterior abandono, desviaron también el interés de ver el monólogo de Copello. Gradassi, resignado desde el Gran Premio a actuar en inferioridad de condiciones, piensa cambiar de marca y quizás has-

"Klear" y J. C. Gallo se habían escapado pero este pelotón hacía las delicias del público circulando en "trencito", aunque alternándose en la punta. Finalmente hubo un emparedado de dos NSU con la cupé De Carlo en el medio. El que aparece adelante es el NSU de Roth.





Recién se disipó el polvo levantado por el vuelco de Feruglio y se apiña el público por sacar alguna noticia. Salen los dos ilesos y la cupé solo tiene el techo un poco abollado. En cambio Cámera...

Hasta aquí llegó volando el Fiat de Daniel Rocco. Asombrosamente entero, siguió de largo al cortarse el caño de freno, precisamente, en la curva con paredón y sin escape adecuado.

la de categoría, aunque en este último caso nos apresuramos en aventurar que conservará el mismo estilo de TM con que se hizo el nombre en Córdoba y en el país.

Los ruidos de los 700 cm³ volvieron a copar el circuito para correr la final y dieron posiblemente lo mejor de la tarde. Sobre todo por los cambios de vanguardia que se alternaban con las detenciones. El gran favorito Ferrea abandonó a metros de largar por rotura de un manchón y dejó el camino expedito para que circulara en punta el De Carlo de "Klear".

En una de ésas, gran cantidad de tierra y fardos que vuelan por el aire con un auto que se da vuelta. Era el de Pedro Feruglio, que se fue en una curva bastante veloz, de tercera velocidad, donde todos entraban al límite con la cola afuera y las ruedas corrigiendo la trayectoria. Feruglio se pasó del límite; pero el auto no sufrió casi nada ni ellos tampoco. Al poco rato en esa misma curva se detuvo Sampayo para apagar con su extinguidor un principio de incendio y algo después "Klear" que viajaba supertranquilo, paró en los boxes. Siete mecánicos se pasaban entre sí una lata de aceite como si fuera una pelota en un seven de rugby para llegar rápidamente a donde estaba "Klear". Cojinete de biela era la falla y no siguieron más. Gallo estuvo en la punta hasta el final con perfecto método y regularidad. Muy bien por su triunfo.

Y para finalizar, a treinta vueltas una pequeña horda de Fiat 1500 con el acompañamiento de un Peugeot 403 y de un Isard 1204. Reutemann y D'Apice en punta con el piloto de Sergi adelante. Así por tres o cuatro vueltas, cuando Reutemann toma el comando y comienza a alejarse paulatinamente.

D'Apice viajaba muy bien pero sin la hermosa suavidad que demuestra Reutemann en cada curva, donde roba una décima más, lograda con exquisitez. Bellitti, cuya máquina anduvo mejor el sábado que el domingo, y Ricardo Carranza —quien corrió con el auto de Ranno, pues el suyo se rompió el sábado y nuevamente el domingo—, eran los otros Fiat en las cercanías, mientras el Isard andaba con ruidos raros y el 403 no pasaba del último lugar.

Hasta que en una de las subidas de la barranca el coche de Reutemann parece ahogarse, se para y no arranca más. La bomba de nafta hizo la mala pasada y automáticamente D'Apice quedó girando en el primer puesto que conservó sin apremios hasta el final. No luce la prolijidad de Reutemann, pero confirmó que no en vano fue el único Sergio clasificado en el Gran Premio. Puede aprender más, todavía, con toda seguridad. La bomba de nafta casi lo deja también a Bellitti, pero alcanzó a llegar a término. Y nada más. Salvo la BC, lindas carreras todas y promesa de futuras buenas repeticiones.

CIRCUITO BARRANCAS DE SAN PEDRO - Premio ARCO DE ORO

Automóvil Club San Pedro-20/XI/66-Circuito de 2186m.

CLASIFICACION FINAL

CATEGORIA A (hasta 700 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	7	Gallo, Juan Carlos	De Carlo	33m 06s 2	20
2º	1	Roth, Norberto	NSU	33m 32s 2	20
3º	17	Nieto, Carlos	De Carlo	33m 38s 8	20
4º	24	Caiafa, Osvaldo	De Carlo	33m 40s 3	20
5º	13	"Klear"	De Carlo	20m 54s 5	13

PROMEDIO DEL GANADOR: 79,226 km/h.

RECORD DE VUELTA: "KLEAR" en la décimosegunda, empleó 1m 35s 3 a un promedio de 82,925 km/h.

NO LARGO: el 8, de Abelardo Ramallo.

ABANDONARON: en la 2ª vuelta: el 15, de Pedro Feruglio; en la 1ª vuelta: el 18, de Carlos Ferrea; en la 6ª vuelta: el 22, de Carlos Grossi; en la 11ª vuelta: el 9, de "Perry Mason", el 16, de Juan Sampayo y el 6, de Milton Barbagallo.

CATEGORIA B (de más de 700 cm³ a 1150 cm³)

1º	31	Copello, Eduardo	Renaul 1093	37m 17s 1	25
2º	37	Gradassi, Héctor	Auto Union	37m 25s 3	25
3º	43	Cancellieri, Alberto	Auto Union	38m 09s 6	24
4º	40	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	37m 53s	23
5º	34	Di Berardino, Héctor	Renault 1093	38m 22s 5	23
6º	45	"Matt"	Fiat 850	30m 19s 3	18
7º	36	Gordo, Néstor	Renault 1093	23m 37s 2	15
8º	41	Sancha, Pedro	Fiat 850	13m 07s	8
9º	33	Namino, Alejandro	Renalt 1093	11m 50s 4	7
10º	39	Depego, Alberto	Renault 1093	5m 49s 1	3
11º	37	Novez, Antonio	Auto Union	3m 12s 1	2
12º	42	"Transfer"	Auto Union	2m 30s	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 87,944 km/h.

RECORD DE VUELTA: el 31, de Eduardo Copello, en la vigésimotercera, con 1m 27s 3 a un promedio de 90,144 km/h.

NO LARGARON: el 32, de Ernesto Pierángelo y el 44, de Carlos Heredia.

CATEGORIA D (de más de 1150 cm³ a 1600 cm³)

1º	56	D'Apice, Rodolfo	Fiat 1500	45m 24s 1	30
2º	60	Bellitti, Ricardo	Fiat 1500	45m 42s 5	30
3º	61	Ahumada, Jorge	Fiat 1500	45m 44s 9	30
4º	58	Carranza, Ricardo	Fiat 1500	47m 00s 1	30
5º	63	Pramori, Víctor	Fiat 1500	47m 00s 7	30
6º	57	Riera, Diego	Isard 1204	46m 40s 6	25
7º	59	Sáenz, Ricardo	Peugeot 403	40m 09s 6	24

PROMEDIO DEL GANADOR: 86,666 km/h.

RECORD DE VUELTA: el 52, de Carlos Reutemann, en la séptima, con 1m 26s 8 a un promedio de 90,663 km/h.

NO LARGARON: el 62 de César Doria, el 51 de Héctor Allegrina, el 55 de Carlos Ranno.

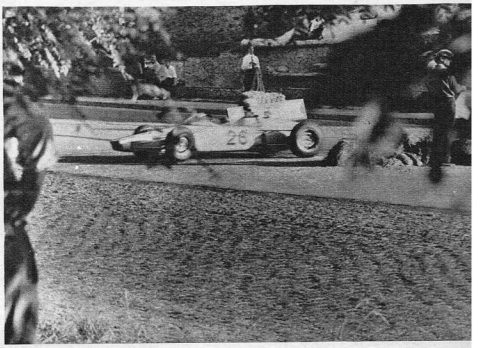
ABANDONARON: en la 4ª vuelta: el 53 de Máximo Macchi y el 64 de Jorge Borges; en la 7ª vuelta: el 54 de Daniel Rocco; y en la 11ª vuelta: el 52 de Carlos Reutemann.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ROSARIO F.4: KISSLING

Una atractiva competencia de los ex-minijunior, con pocos espectadores. Guerrero y Ragno ganaron las series; Jorge Kissling se impuso en la final

Texto y fotos: ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA



Pese a los problemas mecánicos resueltos a último momento, Carró llegó segundo en la final, una vuelta detrás de Kissling.

Todo a favor para Jorge Kissling: sobresaliente conducción, un automóvil impecable que es también, y sin discusión, el más veloz.

La última carrera de nuestra temporada de Mecánica Nacional Fórmula cuatro. El campeonato del centenario de la Independencia organizado por la Asociación de Automovilistas de Rosario incluía la disputa del trofeo challenger para los conductores que se impongan en dos oportunidades consecutivas o tres alternadas. Durante las pruebas de clasificación del sábado, Jorge Kissling ya se perfilaba como ganador. Había hecho el récord del circuito y el menor tiempo de clasificación. Pisándole los talones había pasado la meta Carlos Ragno, gran candidato a pagar placé, o ganador. Por otra parte estaba el amigo (nos pidió que no lo critiquemos tanto) Juan Carlos Carró con todas las posibilidades de ganar el campeonato de esta categoría. Para el trofeo challenger habían sido inscriptos Valerio Beta, Carlos Marinelli, Guillermo Lagos y Carlos Ragno.

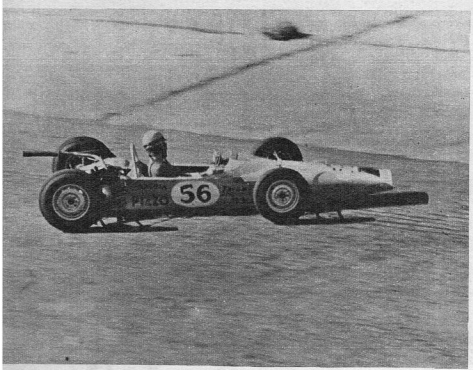
Tres volantes de Rosario: Jerry Bravi, (más de cincuenta trofeos motociclísticos y un Fórmula Tres DKW). Rafael Niveiro, muy prolijo, tanto su coche como su "guida", y Oscar Grígolo, ex motor delantero, ex subviratante...

Domingo veinte de noviembre, un verdadero día mortal, mucho calor, muy poca gente. Rosario no vivía su carrera de cachorros de Grand Prix. Aparentemente, el club organizador hizo muy poca propaganda, no obstante, que el público rosarino se muestra frío ante este tipo de competencias. El escenario es realmente bonito. El trazado del circuito es interesante y los cochecitos ya dejan de ser cochecitos. Andan fuerte y bien. Doblan como sus papás, los mejores, como quiera el piloto, y como nos gusta a nosotros. Pero el espectáculo —más lento claro está—, es exactamente el mismo que pueden ofrecer los coches de Fórmula mayor hoy en día. El público de Rosario: difícil de entender. Sus pilotos: muy mala suerte. El domingo a la mañana Niveiro estaba terminando de poner en el coche un nuevo motor NSU recién ajustado. O sea que largaría con el coche en ablande. Como si eso fuera poco, "domingueando" por la costanera dos horas antes de la carrera, notó con horror que la cuarta tenía una rara inclinación a saltarse. A Jerry Bravi, el tigre de la moto, los gases lo tienen loco. Probó de todo, ensayó todos los recursos usuales y no le dieron resultado. Optó por el que pudo sacar mejor régimen, ¡un escape de Dauphine! Y ésta va para Ripley: Recorriendo la costanera dos horas antes de la corsa, nos encontramos con el amigo Carró (bastante amargo el pobre y no era para menos, habían armado el motor y se olvidaron de ponerle un suplemento, salió a dar una vueltita, cuando sacó la tapa del motor, había mayonesa de tierras. Toda ésta mélange, un par de horas antes de la carrera. Pero allí estaba alguien, uno de esos ignorados, que recogió las válvulas sacrificando las horas de los ravioles dominicales y las llevó para su taler a meteras en el torno. Creer en el hombre o reventar.

Por no presentarse a las clasificaciones largaban por sorteo el 16 Raúl Sarda, el 21 Rafael Niveiro, el 18 Rcberto Galluzzi, el 56 Oscar Grígolo y el 5 Guillermo Lagos. Se corrieron dos series y una final. En la primera serie largarían los que se clasificaran en posición impar, en la segunda los que lo habían hecho en orden par. Las dos primeras a doce vueltas y la final a treinta. El recorrido del circuito en esta ocasión se había contado un poco en su extremo sud, lo que ahora arrojaba una longitud de 1.750 metros para ser recorridos en cada vuelta.

A las cuatro de la tarde, un poco más tarde de la hora anunciada y cayéndose los pájaros de los árboles al pasar el termómetro los 75 grados a la sombra, se largó la primera serie. Aquí iba con el número 52 Jorge Kissling y largó mal. El 22 de Eduardo Bucci fue al frente, para luego en la cuarta vuelta colocarse Kissling en la punta con evidentes intenciones de no largarla. Pero un desperfecto mecánico le frenó los ímpetus y así fue como el 1, Jorge Guerrero —cocha de Crespi con motor BMW prolijísimo— logró imponerse en la primera serie. Quince minutos después de finalizada esta primera carrera, en la que el joven Kissling hizo el giro más rápido, un señor bajó la clásica "ajedrezada" y siete enloquecidos lindos salieron en busca del menor tiempo. Guillermo Lagos no largó. Y Carlos Ragno la ganó de punta a punta, sin ningún tipo de inconveniente. El segundo puesto estuvo peleado por Salatino, el amigo Carró y Grígolo, el valor rosarino, en su nueva máquina con el motor donde debe estar. (En esta ocasión, atrás). Por fin llegó segundo este último. No en vano ha corrido y ganado en moto. Es evidente que sabe lo que hace, debajo de ese pedazo cuadrado de aluminio... El récord de vuelta lo hizo Carlos Ragno con el Crespi-BMW "Chiche". Realmente ése y el de Kissling han sido los coches más lindos que hemos visto en Rosario (los dos preparados por talleres Kissling). Largamos la final: Kissling Kissling. Haciendo chiches, doblando, frenando, robando leguas en el pique, metiendo el cambio justo en el momento justo y en el lugar ídem. Durante las primeras vueltas el 33 de Juan Carlos Salatino se daba como fija para el segundo puesto y quizás arrimar el bochín... Por la quinta vuelta, tatántatán: el amigo Carró su-

fría con válvulas de goma hasta el fin de la carrera el segundo lugar. Buena carrera y buen coche. En la segunda vuelta, nuestro buen Jerry Bravi se hizo bonzo. Una rápida intervención del eficiente servicio de bomberos y policía, dejaron las cosas sin sacrificio humano. Evidentemente el horóscopo no le favoreció a este piloto rosario. Su llanta trasera izquierda había recibido un mordisquito de Galluzzi en la rotonda del mástil. Bravi venía al frente doblando bien e inexplicablemente fue don Roberto Galluzzi el ofuscado. En la cuarta vuelta Kissling marcó el tiempo récord de las clasificaciones y series y virando a 112,701 ganó puntos con todo lo que eso implica. El público también, el espectáculo fue muy lindo. Hay pilotos buenos y en esta carrera en especial hubo de todo. Muchas gracias a la gente de ADA, 10 puntos en su carrera.



El local Grigolo pasó al extremo trasero el BMW de su extraño aparato. Ahora funciona, como lo probó con un segundo puesto en la serie y un tercer puesto en la final.

XXXI CARRERA ADA - MN FORMULA CUATRO

ROSARIO - 20/XI/66 - Circuito de 1.750 m

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Guerrero, Jorge	Crespi-BMW	12m 30s 3	12
2º	12	Crespi, Humberto	Crespi-NSU	12m 51s 9	12
3º	4	Orabona, Mario	Delfosse-NSU	11m 58s 2	11
4º	62	Bravi, Jerry	Bravi	12m 50s 1	11
5º	52	Kissling, Jorge	Crespi-BMW	11m 24s 1	9
6º	22	Bucci, Eduardo	Crespi-BMW	13m 10s 4	8
7º	18	Galuzzi, Roberto	Crespi-Fiat	No tiene paso	

NO LARGO: 16, Raúl Sarda.

SEGUNDA SERIE

1º	30	Ragno, Carlos	Crespi-BMW	11m 17s 5	12
2º	56	Grigolo, Oscar	Grigolo-BMW	12m 28s 7	12
3º	26	Carró, Juan Carlos	Crespi-Fiat	12m 37s 1	12
4º	6	Luzzi, José Luis	Crespi-BMW	12m 43s 7	12
5º	33	Salatino, Juan Carlos	Crespi-BMW	13m 01s	12
6º	21	Niveiro, Rafael	Crespi-NSU	12m 14s 3	11
7º	42	Malamute, Morris	Crespi-Fiat	9m 56s 1	8

NO LARGO: 5, Guillermo Lagos.

FINAL

1º	52	Kissling, Jorge	Crespi-BMW	28m 56s 7	30
2º	26	Carró, Juan Carlos	Crespi-Fiat	29m 43s 6	29
3º	56	Grigolo, Oscar	Grigolo-BMW	29m 49s 5	29
4º	12	Crespi, Humberto	Crespi-NSU	29m 46s 6	28
5º	6	Luzzi, José Luis	Crespi-BMW	29m 08s	27
6º	33	Salatino, Juan Carlos	Crespi-BMW	29m 04s 2	26
7º	21	Niveiro, Rafael	Crespi-NSU	29m 04s 5	26

RECORD DE VUELTA: Jorge Kissling a 112,701 km/h.

ABANDONARON: 62, Jerry Bravi en la 2ª; 30, Carlos Ragno en la 4ª; 42, Morris Malamute en la 16ª; 18, Roberto Galluzi en la 12ª; 1, Jorge Guerrero en la 19ª; 22, Eduardo Bucci en la 17ª.

NO LARGO: 4, Mario Orabona.

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

En una reunión de prensa organizada por la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford se informó la lista de premios que la misma ha decidido otorgar a los corredores que compitan en el Gran Premio con automóviles de la marca. Se ha instituido una escala para etapas, otra para la Clasificación General y otra, además, para los cinco corredores Ford que ocupen los mejores puestos dentro del Campeonato Argentino.

Los premios a distribuir por etapas serán de 50.000 pesos al primer Ford ubicado dentro de los tres primeros puestos y 30.000 al segundo.

En la Clasificación General se premiará a los cuatro Ford mejor ubicados dentro de los cinco primeros puestos con 250.000, 200.000, 150.000 y 100.000 pesos, respectivamente. Además, si el primer Ford ubicado es ganador absoluto, el premio se duplicará.

En cuanto a los cinco corredores Ford mejor ubicados dentro de los diez primeros puestos del Campeonato Argentino de Carretera recibirán respectivamente 400.000, 300.000, 250.000, 150.000 y 100.000 pesos.

Francisco Seijas, Vicente Di Falco, Juan Villar y José Diez (foto) se encargaron de explicar los alcances de la ayuda prestada a los usuarios deportivos de automóviles Ford.

Anteo Pichetta, decepcionado por el problema reglamentario que le impidió largar en Tandil, se encerró a dormitar en el asiento trasero de su infaltable Mercedes 220 (foto). La bella niña que lo acompañaba en la ocasión, intentó alejar, infructuosamente, a nuestro fotógrafo.

Organizada por el Club Argentino de Regularidad se llevó a cabo el pasado seis de noviembre la última carrera puntable para el Campeonato Porteño. La clasificación para la única categoría que compitió fue la siguiente: 1º) Escola-Yasky, con 101 puntos en contra; 2º) Batmalle-Rodríguez, con 140; 3º) Oriolo-Monasterio, con 175; 4º) Cabana-Furlan, con 180 y 5º) Caba-Campos con 194.

Disputadas así todas las carreras puntables previstas, el campeonato quedó de la siguiente forma:

1º)	Vaccare-Yasky	1519 pts.
2º)	Salguero-Carballo	1228 "
3º)	Rodríguez, Alberto	1066 "
4º)	Batmalle, Jorge	1020 "
5º)	Cabana-Furlan	894 "
6º)	Valle, Andrés	866 "
7º)	Valle, Carlos	747 "
8º)	Lecuenis, Néstor	647 "
9º)	Insua-Bombelli	584 "
10º)	R. Hipólito-A. de Hipólito	437 "

En la fotografía Miguel A. Yasky y Guillermo Vaccare, Campeones Porteños 1966, y sus armas de guerra.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

El TC se institucionaliza. Con esta frase podríamos definir el nuevo cariz que va tomando la categoría. El Auto Moto Club Los Toldos, interpretando esta nueva tendencia, ha decidido organizar el Primer Congreso Argentino del TC, en el cual se debatirán temas de interés con el fin de lograr una total coincidencia entre autoridades, organizadores, corredores, periodistas y espectadores.

El temario que se desarrollará será el siguiente: 1º) Plan orgánico para competencias de TC: (a) Uniformar criterios sobre circuitos tipo (extensión, trazado, señalización, medidas de seguridad). (b) Homogeneidad en la programación. (c) Prueba de clasificación, su necesidad o no como espectáculo complementario y medio de ingresos.

2) Cobro de entradas: lograr coincidencias, entrevistar autoridades y crear conciencia pública al respecto.

3) Patrocinar la participación de un piloto argentino en el Campeonato Mundial de Conductores de Fórmula Uno.

Esta interesante iniciativa se llevará a cabo el 18 de diciembre en la sede del activo e inquieto Auto Moto Club Los Toldos, en Los Toldos, Partido de General Viamonte.

Organizada por la Parroquia de Nuestra Señora de Lourdes, de Ciudadela, se realizará el 11 de diciembre próximo a las ocho horas una competencia automovilística del tipo denominado Búsqueda del Tesoro, para la cual se ha instituido la suma de 30.000 pesos en premios.

Las inscripciones se reciben en la calle Ing. Pereyra 580, de Ciudadela, los martes y jueves de 20.30 a 22 y los domingos de 9 a 12 horas, hasta el cuatro de diciembre próximo.

Dios los cría y ellos se juntan, no hay nada que hacer. Los respectivos conductores de los dos autos "imposibles" del Gran Premio, el Isard 400 y el Isetta 300, se reúnen para correr en el Autódromo en la carrera de APAT. Miguel A. Escofoni y Domingo Corzo se proponen correr en el Isard del primero, con elogiable espíritu de agremiación entre los necesitados.

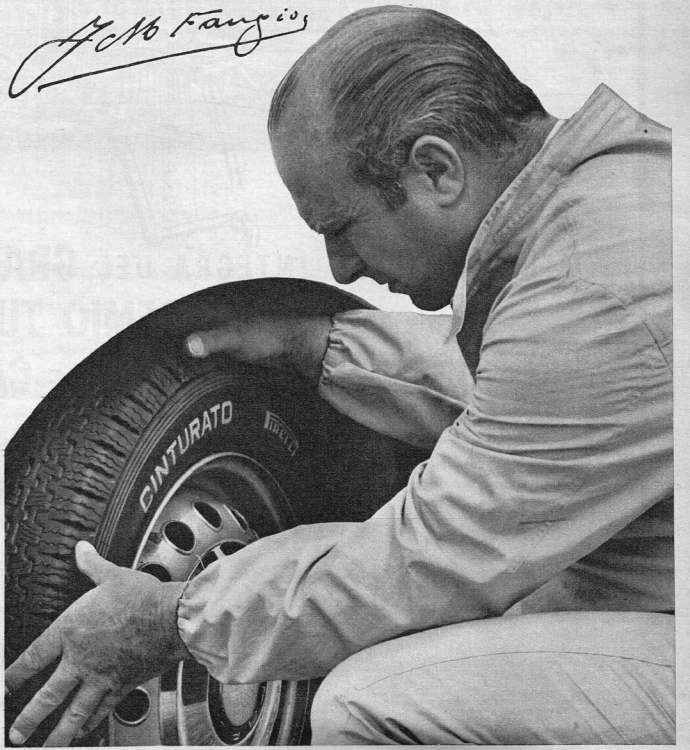
Pero no van a colocar, como decían algunos individuos suspicaces, los dos motores juntos para redondear un 700 sino que correrán con el Isard 400, nomás.

Corsa agradece sinceramente la hospitalidad del señor Joaquín Eusebio Gamio y familia, quienes cubrieron bajo su techo protector a los enviados de la revista a la XIVª. Vuelta de Tandil. Cuando nuestros personajes —menesterosos e indigentes— ya se disponían a darse el gusto de elegir los bancos de la plaza o de la estación para echar un sueñito, la cordial familia Gamio los cobijó con toda cordialidad, haciéndolos sentir como si estuvieran en la propia redacción. No es extraño: el señor Gamio conoce muy bien el mecanismo y las necesidades que implica una carrera de TC: hasta hace muy poco tiempo fue presidente del Tandil Auto Club.

Revisando tiempos, pasos y finales de etapas del último y ya lejano Gran Premio de Turismo se destaca la gran actuación de Héctor Iglesias, quien se clasificó tercero en el Gran Premio con la cupé De Carlo 210.

Décimosexto en la primera etapa, tercero en la segunda, tercero en la tercera a Catamarca, cuarto en la cuarta a Tucumán, segundo, en la mejor actuación parcial, en la quinta etapa y nuevamente tercero en la última etapa, configuraron una actuación de real mérito, sobre todo porque Iglesias realizó el recorrido sin auxilios, en el más puro estilo de categoría A

Cinturato
PIRELLI
Extraordinario



LU 13 - RADIO NECOCHEA

Cerrando el año deportivo, luego de haber transmitido en 1966 un total de 25 carreras, realizará la:

TRANSMISION INTEGRA DEL GRAN PREMIO TURISMO DE CARRETERA 1966

Del 2 al 11 de diciembre, Radio Necochea transmitirá totalmente la competencia, con 4 equipos móviles en cada etapa, aviones transmisores, Control Central y emisiones gigantes en la llegada a Necochea, que se extenderá a toda la tarde.

LU 13 RADIO NECOCHEA

UNA ANTENA DE PROGRESO EN LA MEJOR PLAYA ARGENTINA

...Y EN DEPORTES LA PRIMERA DEL INTERIOR DEL PAIS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORREO CORSA

Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general

BASTA DE CLASIFICACIONES

de Gilberto N. Carelli – Balcarce.

Me agradaría ver publicada esta carta, ya que en ella no expreso solamente mis ideas, sino también según creo, la forma de pensar de la mayoría de la afición deportiva e inclusive, de algunos corredores. Es referente a las pruebas de clasificación; pienso que no se deberían realizar y que desautorizan automáticamente al ranking, que para algo está y es la lista donde los pilotos están más justiciieramente ubicados, ya que su bajo o su alto número no lo deben al poco o mucho tiempo empleado en girar varias veces a un pequeño circuito, sino a la manera de haber realizado una verdadera trayectoria deportiva durante un año, tiempo en que han sido probados en todo tipo de circuitos, en circuitos lentos y rápidos, en circuitos de tierra y asfálticos.

Además, las pruebas de clasificación hacen que se produzcan "irregularidades", como éstas del domingo pasado, en San Antonio de Areco, donde un hombre que está con el Nº 1 en el ranking y primero en el presente campeonato, E. Sasá, debió largar con el Nº 7; donde el Campeón Argentino, campeón durante los últimos cuatro años, D. Emiliozzi, debía partir en la décimosegunda posición; donde el sub-campeón argentino, J. Cupeiro, tuvo que salir atrás de dieciocho máquinas; donde el hombre que está ubicado 2º en el campeonato y que ha ganado más carreras esta temporada, se vea privado de competir, por haber arribado tarde el día sábado, para cumplir las dichosas pruebas.

Como estos, se pueden citar otros casos "ilógicos" que originan las clasificaciones.

Recuérdese que la mayoría de los pilotos, se quejan de que se corre todos los domingos y se dispone de poco tiempo para reparar las máquinas; ahora bien, con el asunto de las pruebas, los corredores deben tener sus máquinas listas para competir y en el lugar de la carrera, el día sábado al mediodía. Recuérdese también, que en muchas oportunidades, algunos competidores no han podido participar en la carrera, porque durante la clasificación, sus máquinas sufrieron un desperfecto.

Son muchas las razones que se podrían poner en contra de las pruebas de clasificación, quizá muchas más de las que se podrían decir a favor.

Por último, si es posible, me gustaría conocer su opinión imparcial acerca de este asunto, por medio de una nota de la Redacción.

R.: Estamos de acuerdo con usted en lo que respecta a la filosofía del asunto, es decir que si existe un ranking de largada habría que respetarlo; en lo que no estamos con usted es en la manera casi desesperada con la que ataca a las pobres pruebas de clasificación, creemos que no es para tanto y que es un problema que tiene sus contras, es cierto, pero también sus pro, y merece discutirse largo y tendido.

QUE NOS VAYA BIEN

de Tornillo Flojo – Asteroide B612.

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes insistiendo sobre un punto referente al cual ya he escrito a esa revista sin que hasta el presente se hayan dignado responder en la correspondiente sección. Lo que más sinceramente lamento es haber gastado unos cuantos $ m/n en cartas certificadas, por lo cual la presente la envío por correo simple, de tal modo que si la quieren publicar, la publican y si no, que les vaya bien. De todas formas seguiré siendo asiduo lector de esa revista, ya que soy corsa irreductible y sin remedio.

1) ¿Cómo podría hacer para darle la "tocatta corsaiola" a un Hudson Terraplene modelo 1938? Actualmente y casi sin preparación me da 150 km/h. Deseo extraerle por lo menos 180 km/h de máxima. ¿Podré logrlo?

2) Mi abuelito Damián desea comprar un Gray modelo 1927, ya que cuando se acuerda del que tenía en sus pagos de Azul, se pone a llorar. ¿Dónde se podría conseguir uno, así mi abuelito no llora más?

3) Tenía una calimastradora para avellanar calabrocas, importada de medida 12,375" x 17,893" y se me ha extraviado. ¿Saben ustedes quién vende alguna?

R.: Desde ya lamentamos profundamente el que usted haya tenido que afrontar tamaño gasto y con el fin de reparar aunque más no sea en mínima parte su esfuerzo, hemos comenzado una colecta cuyo fruto no será más que nuestro agradecimiento más sincero.

1) Creo que no será mayor problema extraer de esa poderosa máquina los treinta kilómetros que usted quiere, si sigue los consejos que a continuación le damos. Como primera medida tendrá que colocar un espejo retrovisor tipo Gran Prix con el cual y gracias a su carenado usted incrementará la velocidad en aproximadamente 5 km/h. Acto seguido y con el fin de aliviar todo lo posible el peso de la máquina le recomendamos colocar una caja automática con lo cual se evitaría el peso innecesario de un pedal, lo que redundaría en un aumento en la relación peso-potencia bastante considerable. que se traduciría en un aumento de 15 km/h. En cuanto a los diez kilómetros restantes usted podría consultar la forma de obtenerlo al avezado eequipo de ma de obtenerlo al avezado equipo de . .2) No podemos darle esa información lamentablemente. Pero si podemos recomendarle la forma de hacer acallar los sollozos de su abuelito. Proponemos para esta ocasión una Cupé Isabel Sarli con la cual su abuelito emplearía el tiempo y podrá así evitar los malos recuerdos.

CUIDE SU VIDA CON...

CUIDEX®

único cinturón retráctil de seguridad con GARANTIA PERPETUA

4 modelos adaptables a cualquier marca de automóvil, Abdominal, Pectoral, Combinado y T.C. (para competencias deportivas)

Hebilla exclusiva - Cierre y apertura instantáneos

MODELOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES FIAT

Adquiéralo en comercios relacionados con el automotor y colóquelo en nuestros service autorizados: en Capital Huergo: Av. Libertador 7402; Osvaldo S.R.L.: El Cano 2922 ; Funtap: Forest 774; Simta S.A.: Av. Rivadavia 10663; Ludueña: México 1059; Luce: J. B. Justo 3500; Piacquadio: Camarones 1500; Samuel Lust e Hijo Cabildo 474 Vicente Lopez: Sebring Motors: Av. Maipú 560 Lanús: Servi Sud: H. Yrigoyen 4877; La Plata: Ditta S.A.: 41 Nº 1055; Córdoba: Firecor: Humberto Iº 836; Mar del Plata: (Mar y Sierras) E. Polverino y Hno.: Belgrano 3453; Alberto Benivegna: Jara 945

VISTA "DE GALA" SUS NEUMATICOS!

RENOVAGOM

Industria Argentina

PRODUCTO UNICO EN EL PAIS DE FORMULA JAPONESA

- **RENOVAGOM** otorga a sus cubiertas brillo de nuevas; resistencia al barro y tierras gredosas, evitando el resquebrajamiento de la goma y prolongando su vida útil.
- **RENOVAGOM** impregna y cubre todo tipo de recauchutajes, mejorando así la presentación y valorización de su coche. Renueva alfombras, lonas, botas de goma, capotas, etc. Su aplicación es sencillísima.
- **RENOVAGOM** viene en envases de 750 c.c. (suficiente para 6 cubiertas y 1 juego completo de alfombras). Cada aplicación dura 6 meses.

USE "RENOVAGOM" Y TENDRA LA SOLUCION!

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:
"ORGANIZACION RIVADAVIA"
LAVALLE 2016 • P. 9 • Tel. 45-8349 • CAPITAL

3) Bueno, tenemos noticias que los únicos que fabrican esa joyita en el país es la afamada firma Bressano-Pichetta a cuyo departamento de Relaciones Públicas puede usted dirigirse; la dirección es Mercedes 3166 de esta Capital.

TAUNUS PARA TM

de Raúl Egea – La Plata

Ruego a ustedes inserten en las páginas de vuestra publicación, la contestación a las preguntas siguientes:

1) Tengo un Ford Taunus 17 M cuatro puertas, modelo 1960. ¿Cuál es el rodado ideal? Llevo la 650 x 13, ¿puedo colocarle otra?

2) ¿Dónde puedo conseguir un manual técnico sobre dicho automóvil?

3) Si deseara competir en Turismo de acuerdo al último Gran Premio, ¿en que categoría entraría?

4) ¿Cuál es la velocidad máxima del Ford Taunus que poseo?

5)3 ¿Me aconsejan usar nafta especial o común?

6) ¿Cuántos kilómetros hay ahora por la ruta 188 recientemente inaugurada, desde la ciudad de San Rafael (Mendoza) hasta la Capital Federal.

7) Quisiera hacer llegar a José Manzano, Sergio Eraso y Francisco Peral, los dos primeros, volantes de TC y el tercero de MN, mis deseos de futuros éxitos.

R.: 1) El rodado que menciona es ideal para ese coche. Según el manual de instrucciones editado por la fábrica, la llanta debe ser tipo 4J x 13, no mencionándose el tamaño del neumático, pero de acuerdo al tipo de coche el neumático 6.50 x 13 tiene que andar perfectamente.

2) Puede consultarlo en la redacción de PARABRISAS.

3) Desgraciadamente tendría que hacerlo en la categoría "D" (coches de más de 1.600 cm³).

4) Estimamos que puede andar en los 135 km/h. La fábrica dice que la velocidad de crucero es de 125 km/h.

5) Dado que tiene 7,2:1 de compresión, teóricamente podría funcionar con nafta común, pero dadas las condiciones del expendio de combustible que existen en nuestro país le aconsejamos andar con nafta especial.

6) Según nuestros cálculos hay 1076 kilómetros.

7) Le transmitimos a Manzano, Eraso y Peral sus deseos de éxitos.

DEJEMOS LAS COSAS ASI

de Hugo N. Escobar – Capital Federal.

Si bien soy profano en materia de automovilismo deportivo, me permito hacer una observación con respecto a la diferencia en categorías en que deben inscribirse las máquinas. Tomemos la categoría B por ejemplo, en la cual deben competir coches de 700 cm³ hasta 1150 cm³. Se me ocurre que la gama de coches que pueden intervenir en ella es tan extensa que forzosamente debemos encontrar algunos que no tienen chance de anotarse. Por ejemplo, un Fiat 600D o 600E, por el hecho de tener 767 cm³ debe competir con un Fiat 1100 o con un Auto Union, etc., lo que sabemos que en la práctica es imposible. Podrá ganar quizá con mucha suerte y circunstancias a favor, pero la lógica indica que en la práctica es imposible. Por lo tanto, no se anotan y queda fuera de concurso el coche que más se vende en el país. Más lógico sería que compitiera con el DeCarlo 700 o el Isard 700 en la A, pero esos pocos centímetros de más se lo impiden. Y cuando se anotaron en su categoría, se probó que nada tenían que hacer. Pero eso no indica que el coche sea malo, sino simplemente que está impedido, por un formulismo, de demostrar sus cualidades. Como éste, lógicamente existen muchos ejemplos de larga enumeración. Pienso que, por lo menos en las categorías pequeñas, podrían establecerse fórmulas de aproximadamente este tipo: una primera hasta 600 cms., luego 601 a 700, 701 a 800, etc., etc. En esa forma estaría representada en la carrera toda o por lo menos gran parte de la producción nacional que hoy día no aparece, amén de un mayor número de coches extranjeros lo que, aparte de amenizar aún más la carrera, permitiría al público sacar conclusiones más lógicas al establecer comparaciones entre las marcas. Mi coche por ejemplo, es un Fiat 1500. ¿Qué comparaciones puedo hacer para poder establecer un grado de bondad del mismo, si prácticamente todos los de la categoría C son del mismo modelo?

Como comentario aparte, sigo sorprendido por el De Carlo, un coche que nunca se vendió mucho. Sin embargo, continúa haciendo excelentes papeles en las competencias donde interviene. Y en lo que respecta a línea, nada tiene que envidiar a ningún coche de su categoría. Se ha dicho que es un coche preferido por las damas y que el manejo poco idóneo de éstas, por lo menos en lo que respecta a cajas, lo ha hundido comercialmente. También que era un coche no para ser conducido por sobre nuestros tradicionales e inseparables baches, sino por las hermosas pistas europeas. Pero ¿no está probando en nuestro medio, en los Grandes Premios por ejemplo, que el autito anda en cualquier terreno?

R.: El Fiat 600E debería tener muchísima suerte para ganarle una carrera a sus oponentes de la Clase B, como ser el Renault 1093 o Auto Unión, tanta suerte que a nosotros nos parece que es imposible (como usted también intuye).

No pensamos que es lógico que compitan en la Clase A, ya que no sólo en nuestro país existe esa Clase limitada como máxima por los 700 cm³ de cilindrada, sino que es internacionalmente aceptada.

Nadie dice que el Fiat 600E es malo ni mucho menos —es un excelente auto—, pero tampoco hay que pensar que un "formulismo" le impida demostrar sus cualidades en carrera, simplemente pensamos que no es apto para sufrir modificaciones tipo Anexo J y correr mano a mano con sus competidores nacionales (dentro de la Clase "B") en nuestras carreras.

Si se hicieran categorías cada 300 cm³, como usted propone, creemos que la cosa se complicaría un poco, ¿no cree? ¿Por qué no deja las cosas como están? Su comentario aparte, es correcto: la "cupecita" BMW (alias De Carlo) está en la onda en cualquier terreno; si no, pregúntele a Scaramella.

MENDOZA DE MIS AMORES

de Juan Vargas – Mendoza

Leyendo el ejemplar Nº 27 de octubre 25 de 1966, me causó gran extrañeza no encontrar en el comentario y fotografías de la gran carrera de Rafaela, ni una sola fotografía, ni una sola de nuestro provinciano Hugo Gimeno, que ocupó gallardamente el 2º puesto.

Me permito preguntarle al Sr. Director: ¿no hizo más que suficiente para merecerla?, ¿no luchó arduamente por obtener las primeras posiciones?, ¿no es tan deportista como el gran Maneco Bordeu o Rienzi y otros grandes del automovilismo?, ¿no es un gran caballero como persona y como deportista?, ¡yo creo que sí!, ¿o es acaso que el señor Jorge Díaz le acabó el rollo?, ¿o quizás porque es mendocino lo dejamos mejor en el anonimato?

Como mendocino me duele tal olvido, pero más me duele como deportista aficionado al automovilismo, porque, dígame Ud., Sr. Director, a quien le guste de corazón un deporte, ¿no le gusta ver en las tapas o en el interior de una revista fotos y halagos para su deportista favorito, codo a codo con otros grandes deportistas?

No se llame a engaño, Sr. Director: una buena revista debe ser equitativa. El periodismo bonaerense adolece todo del mismo mal, es netamente localista, pero Ud. no debe permitir que su revista se empañe con ese desagradable vicio y no lo debe dejar porque la revista que Ud. dirige es de las revistas llamadas de calidad.

Mendoza, también es parte de la República Argentina, recuérdelo para un próximo encuentro deportivo, así su revista será más formidable, por lo menos para los del interior.

Sin más y a la espera de que mis palabras no hayan sido desagradables, sino que sirvan para reflexionar, lo saludo con la más distinguida consideración.

R.: Hugo Gimeno es un gran volante y un gran amigo de CORSA. La omisión de sus fotos tiene una explicación: el fotógrafo que debe cubrir la nota de una carrera, toma muchísimas de casi todos los corredores, pero resulta que teniendo que publicar sólo cinco o seis en la revista, se eligen las que tienen mayor valor periodístico y artístico. Son muchos más los pilotos que corren en todas las carreras que las fotos que publicamos; en consecuencia algunos quedan sin su fotografía en las páginas de CORSA.

Usted es injusto cuando nos acusa de "porteñistas". Nosotros no sólo no ignoramos, sino que tenemos una especial deferencia por todo lo que venga desde más allá del Gran Buenos Aires. Repase la colección de CORSA.

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 7970
Registro de la propiedad Intelectual Nº 89.657
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Realización EDDIE publicitaria. 32-7989 / 1424.

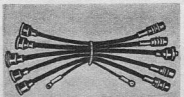
NOVEDADES CORSA

"BUJILIMP"

EL LIMPIABUJIAS DE LOS TUERCAS

Debe estar en el equipo de herramientas de su vehículo.
NO DESTRUYA las bujías con arenado.
Limpielas Ud. mismo con solo roscarla al aparato y agitar el conjunto.
Solamente $ 690.-
BUJILIMP ES IRROMPIBLE. Al interior enviamos incándescente contra giro y a nuestra orden. En venta en nuestra dirección, en **Viamonte 1616 y Las Heras 3449.**
A comerciantes y revendedores precios especiales.
Fabrica y distribuye:
MECCIA LATERRA & CIA.,
Av. Chiclana 3965, Capital, Tel. 922-4857.

Equipe su coche al igual que los ULTIMOS MODELOS, con el conjunto
CABLES DE IGNICION TRANSISTORIZADO MARCA "DELFOS"



Elimina interferencias parasitas en la radio. De gran flexibilidad, no produce sulfatación, aumenta el poder del encendido, mejora el arranque y por lo tanto DISMINUYE EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE. PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS.

Unico Distribuidor: **BEL-FRAN S. A.**
Estado de Israel 4635/37, Tel. 54-4700 - Buenos Aires

REALCE SU FORD FALCON
Ahora en la Argentina las vistosas
MOLDURAS de ZOCALOS y PASARUEDAS
Pídalas en agencias y casas de Accesorios
MOBA FABRICANTES

SIMCA ARONDE Y ARIANE

FIAT 600 - 750 - 1100 - 1500
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Y NACIONALES
CUBRE VOLANTES **CORSA** • **CINTURONES DE SEGURIDAD STECE** • TACOMETROS **COMIND** • PALANCA DE CAMBIO PARA PISO DE 1500 **H. BRAVO** • TABLEROS INTEGRALES **GINRR.** **NO CERRAMOS AL MEDIODIA.**

ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS
Guise 2093, Alt. Av. Santa Fe 3260, T. E. 83-2963, Bs. Aires

JUJUY SPORT CAR'S

LA CASA DEL AUTOMOVILISTA DEPORTIVO

- FRENOS A DISCO **ROUSAN**
- FAROS **AL-RO**
- CINTURONES DE SEGURIDAD **SALVEX**
- TACOMETROS ELECTRONICOS **BRD**
- VOLANTES DEPORTIVOS **SANDRINI**
- FUNDAS ANATOMICAS Y TECHOS VINILICOS **SUPERFUND**

CASCOS - GUANTES - CAROS DE ESCAPE - EQUIPOS ABARTH - FRENOS DE POTENCIA - BUTACAS - LLANTAS CROMADAS - ETC.
Solicite Calcomanías
COLOCACION EN EL ACTO • JUJUY 345 - BS. AIRES

Ya atendemos!..
en nuestro nuevo local de GUATEMALA 4416
(Casi esquina Cánning) Tel. 71-5862

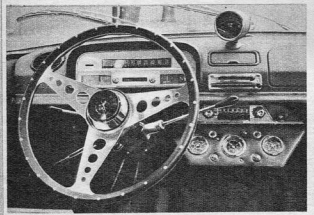
J.C. ZUPPIROLI S.R.L.

REPUESTOS FIAT

AUTO UNION

OFERTA DE LA SEMANA
Bujías **BOSCH** legítimas a solo **$ 310.-**
Envíos al interior en 24 hs.
También venta de **Repuestos y Accesorios legítimos y nacionales** para su **DKW.**

UNION PARTS
Lope de Vega 2802, Buenos Aires



PIACQUADIO EN AUTOMOVIL

1496 Camarones 1500, Tel. 59-6573 - 9971

TAQUIMETRO "FRARNO", con **ESCALA NUEVA**, colores a elección, **Colocado $ 7.900.-**, 18 meses de Garantía.

• Unico compacto • Exacto • Fácil de instalar • Panel luminoso • Preparado para 2, 4, 6 y 8 cilindros • Seguro contra vibraciones escala para 5.000, 6.000, 8.000 y 15.000 R.P.M. • Electrónico estabilizado • Diodos, Zener • Primero y único en la Argentina • Aro exterior cromado • El instrumental que distingue su tablero

• Instrumental completo para competición • Cinturones de Seguridad **"Cuidex"**, service autorizado • Batería **Atma** • Cinta de Freno (colocación) • Piñones - Coronas - Bujías - Amortiguadores Juntas - Espirales.

• **Fundas Anatómicas** (colocación en el día)
para Peugeot 404 v 403: **$ 17.400.-** y para Ford Falcon, Chevrolet y Rambler: **$ 17.000.-**
• Equipos especiales de preparación
• Herramientas Importadas en general.

Ponga a "punto" su **FORD FALCON** con la reforma especial del **distribuidor con avance centrífugo y levas especiales.** Logre así máximo rendimiento, más pique, más velocidad y extraordinaria economía de consumo. Cinturones de Seguridad, Cuenta Revoluciones. Tableros especiales, Electricidad del automóvil.

Además **levas especiales** para competición y standard de todo tipo de automotor. Visite a
ALFONSO VEGA, Teodoro García 2378/82 (casi esq. Cabildo al 900) **Tel. 772-0605/7138, Buenos Aires.**

TALLERES BONCAR S.R.L.

Olazábal 3827/29
T. E. 76-7251 CAP.
a una cuadra
de la Av. Forest.

FIAT

Especialidad línea completa FIAT
Mecánica altamente especializada en afinación de motor - Balanceo de ruedas
Chapa y pintura - Electricidad

Atendido por sus dueños, José Fuentes y Cia.

DKW CORRECTOR DE COMBA Y AVANCE

Ahora puede corregir la **comba de su D.K.W.** sin torcer ni calentar piezas... También para **Renault, Peugeot, Di Tella y Fiat 1500.**

DISTRIBUIDORES
AUTOLANDIA S.R.L.
Av. MAIPU 2170 • **ESTOMBA 2490**
OLIVOS • T. E. 791-4511 • **CAPITAL • T. E. 73-8059**

VITIS

presenta su línea de **ASIENTOS** especiales, modelos **GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT.** Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en **MAURICIO VITIS y Cía. S.R.L. Dr. Adolfo Dickman 1375/79 (antes S. Blas), alt. Av. San Martín 2700, Tel. 58-2626, Bs. Aires.** Solicite Folleto Gratis

FIAT

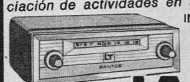
VENETO

Mecánica FIAT en general
PASTEUR 736 Altura Córdoba 2300
Frente a la facultad
AJUSTE DE MOTORES, Afinación, Puesta a punto, Dinamos, Arranques, Dirección, Suspensión, Frenos y Balance. EQUIPO DE COMPETICION. Los trabajos son realizados con la mayor Seriedad, Garantía y Rapidez. ATENDIDO POR SUS PROPIOS DUEÑOS.
SE PREPARAN MOTORES DEPORTIVOS

CURVAS PERFECTAS...

EN LOS CRISTALES INASTILLABLES PARA COMPETICION y PASEO
de **FRUMENTO Hnos.**
S.A.C.I.F.I. • IMPORTADORES
ALVAREZ THOMAS 928/42, Tel. 54-1880 / 55-0446
Sucursal Ramos Mejía: RIVADAVIA 14.782

MARCELO comunica su desvinculación de Radio TRADE y la iniciación de actividades en su moderno local.



INSTALACION - VENTA
REPARACION Y
CANJE DE SU VIEJA
AUTO RADIO

AUTO RADIO
LA TOUR
J. A. P. DE MELO 2193 TEL. 85-0678
(casi esq. Azcuenaga)

"Parabrisas" es información!
Compruébelo una vez más en "Parabrisas"

Lea la mejor información para la compra de su automóvil en una extraordinaria nota que incluye: planes corrientes y especiales de financiación, cancelación de la deuda, cálculos de intereses, seguros, patentamiento y otros gastos, en todas las marcas y modelos.
Lea: "Teoría y práctica de la financiación de automotores"

Lea la más completa información sobre el Ford Falcon
Lea: "Cuadro clínico del Ford Falcon"

Lea la más precisa información turística sobre el Uruguay: hoja de ruta, mapas, hoteles, restaurantes, excursiones, etc.
Lea: "Turismo en el Uruguay".

Lea la más útil información para la temporada estival.
Lea: "Prepárese y prepare su coche para las vacaciones".

Y como siempre, notas y artículos con la mejor información técnica!

Parabrisas

Ya está en venta.

http://lasrevistasdemaure.wordpress.com